ÉDITION DE LA SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER DU SUD-EST.

GUIDE DU VOYAGEUR

par les chemins de fer DU SUD-EST

II-re livraison

LIGNES BALACHOVO-KHARKOW, DU RAYON DE LA HOUILLE DU DONETZ, EST-DONETZ ET YELETZ-WALOUÏKI.

Guide du Voyageur.

Prix { 3 francs 25 centimes.
1 rouble 25 cop.

Edition de la Société des chemins de fer du Sud-Est.

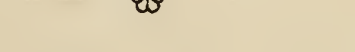
Guide du Voyageur

sur

les chemins de fer du Sud-Est.

2de livraison.

Lignes Balachovo-Kharkow, du rayon de la houille du Donetz, Est-Donetz et Yeletz-Walouïki.



COMPOSÉ PAR

A. J. Rodzévitch,

Agent de Commerce des chemins de fer du Sud-Est.





MOSCOU.

Imprimerie Compagnie **J. N. Kouchnérioff & Cie**, Rue Piménowsky, maison de la compagnie.

1899.

Дозволено цензурою. Москва, 15 ноября 1899 г.

Avant-propos.

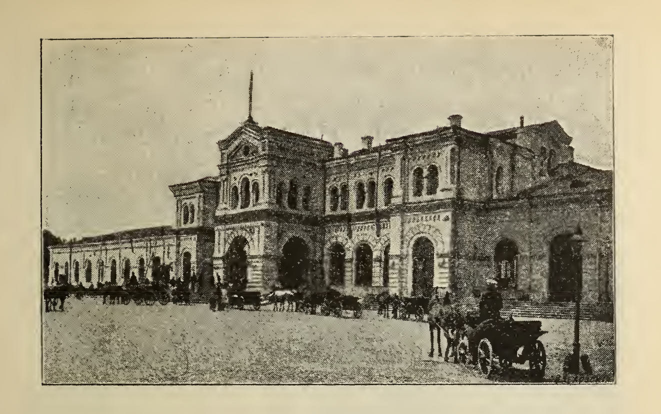
La 2-de livraison du «Guide du Voyageur sur les chemins de fer du Sud-Est» — offerte présentement à l'attention bienveillante du lecteur — comprend des descriptions détaillées des rayons des localités desservis par les lignes de la Société: Balachovo-Kharkow, Yéletz-Walouïki, Donetz-Est et ligne des mines de houille du Donetz, sous les rapports historique, archéologique, éthnographique, statistico-économique et de renseignement. Le but de l'édition du «Guide» est signalé dans la préface à la 1-ère livraison, donnée plus bas, bornons-nous à dire

ici, que, citant le grand écrivain russe. N. W. Gogole, il faut réellement «voyager à travers la Russie» pour voir tout ce qu'il y a de remarquable et de caché dans ce pays peu exploré qu'est la vaste Russie.

Préface à la 1-ère livraison.

Prenant en considération l'intérêt éveillé en ce dernier temps parmi les étrangers à vouloir connaître l'un des plus vastes empires du monde — la Russie, la Société des chemins de fer du Sud-Est a entrepris l'édition du «Guide du Voyageur» sur les lignes de ses chemins de fer. Offrant à l'attention bienveillante du lecteur la 1-ère livraison de l'édition, embrassant tout le domaine des localités qui se trouvent sur le parcours de la ligne Kozlow-Woronège-Rostow, il est nécessaire d'observer que le but proposé par ce livre fut qu'il devînt réellement un «guide»

pour le voyageur ou passger, en lui donnant réponse à chaque question concernant les localités par lesquelles passent les chemins de fer du Sud-Est. Chacun sait combien il est difficile de s'orienter dans un pays complètement inconnu sans l'aide d'un indicateur, c'est pourquoi le «Guide» contient non seulement des renseignements de première nécéssité, qu'on trouve habituellement dans chaque guide, mais aussi des données exactes sur l'état économique du pays, son passé historique, et le genre de vie de ses habitants.



Gare «Kharkow-central».

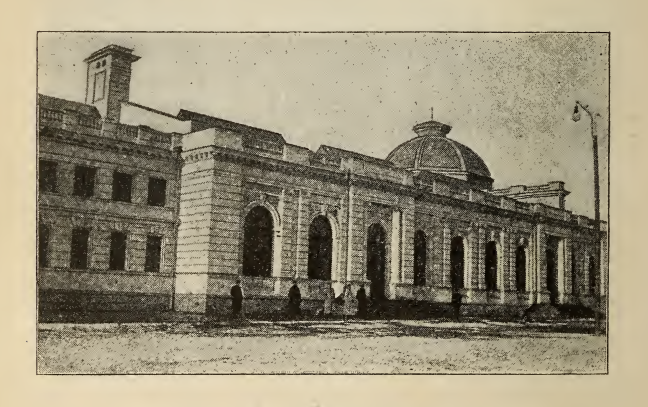
Chapitre I.

Chemin de fer Balachovo—Kharkow dans les limites du gouvernement de Kharkow.

Gare Kharkow — Central; «guide» à travers Kharkow moderne; promenade par la ville; position actuelle de Kharkow; population; commerce et industrie de la ville; Kharkow — centre de la vie intellectuelle de la Petite-Russie.

Kharkow-Central—gare de 1-ère classe. Bâtiment de voyageurs grandiose, l'un des plus beaux et des meilleurs en Russie, bâti pour trois chemins de fer: Koursk—Kharkow—Sébastopole et Kharkow—Niko-

laew, tous les deux appartenant à la couronne et de Balachovo--Kharkow de la Société des chemins de fer du Sud-Est. Afin de juger des dimensions du



Gare Kharkow-central (côté latéral).

débarcadère central de Kharkow, il suffit de mentionner que la salle des classes III et IV est de $227_{,83}$ toises carrées, celle des classes I et II de 152 toises carrées et la salle des bagages de $136_{,80}$ toises carrées. Dans ce labyrinthe éclairé à l'éléctricité, le voyageur ou passager, trouvera tout le confort moderne qu'on a droit d'exiger d'un bâtiment de voyageurs de premier ordre: salons de toilette pour dames et messieurs, dans ce dernier il y a un coiffeur et une vitrine où sont à vendre des articles de toilette; buffet—panier et buffet—

hôtel, thé, café et boissons spiritueuses; télégraphe du gouvernement, section de la poste (à côté des appartements Impériaux); vitrine pour la vente des livres et des journaux, kiosque pour l'assurance de la vie des voyageurs en cas d'accidents malheureux durant le trajet. Des trois marquises de voyageurs, aboutissant à la gare, arrivent et partent quotidiennement 26 trains à voyageurs de nominations différentes, qui emportent sur les ailes de la



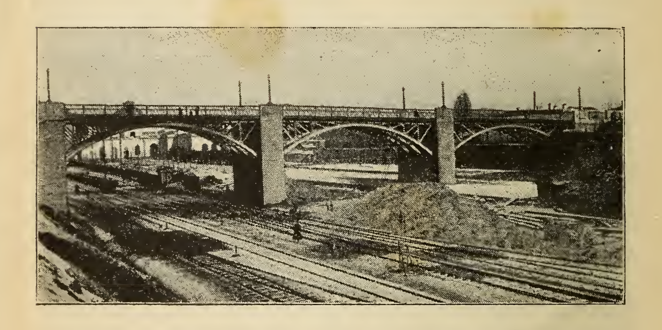
Salle de III classe, à la station «Kharkov-central».

vapeur, des millions de vies humaines classées comme «voyageurs» de tous les points de la vaste Russie... «de Perme à la Tauride, des froides roches

de la Finlande à l'ardente Colchide, du Cremlin ébranlé aux murs de l'immuable Chine...»

„Guide“ à travers Kharkow moderne.

Hôtels de I rang: «Grand-Hôtel» et «Hôtel d'Europe» — place Pawlowsky, maison Kouznetzow; «Monnaie»—rue Ekaterinoslawsky, 5; «Marseille»—

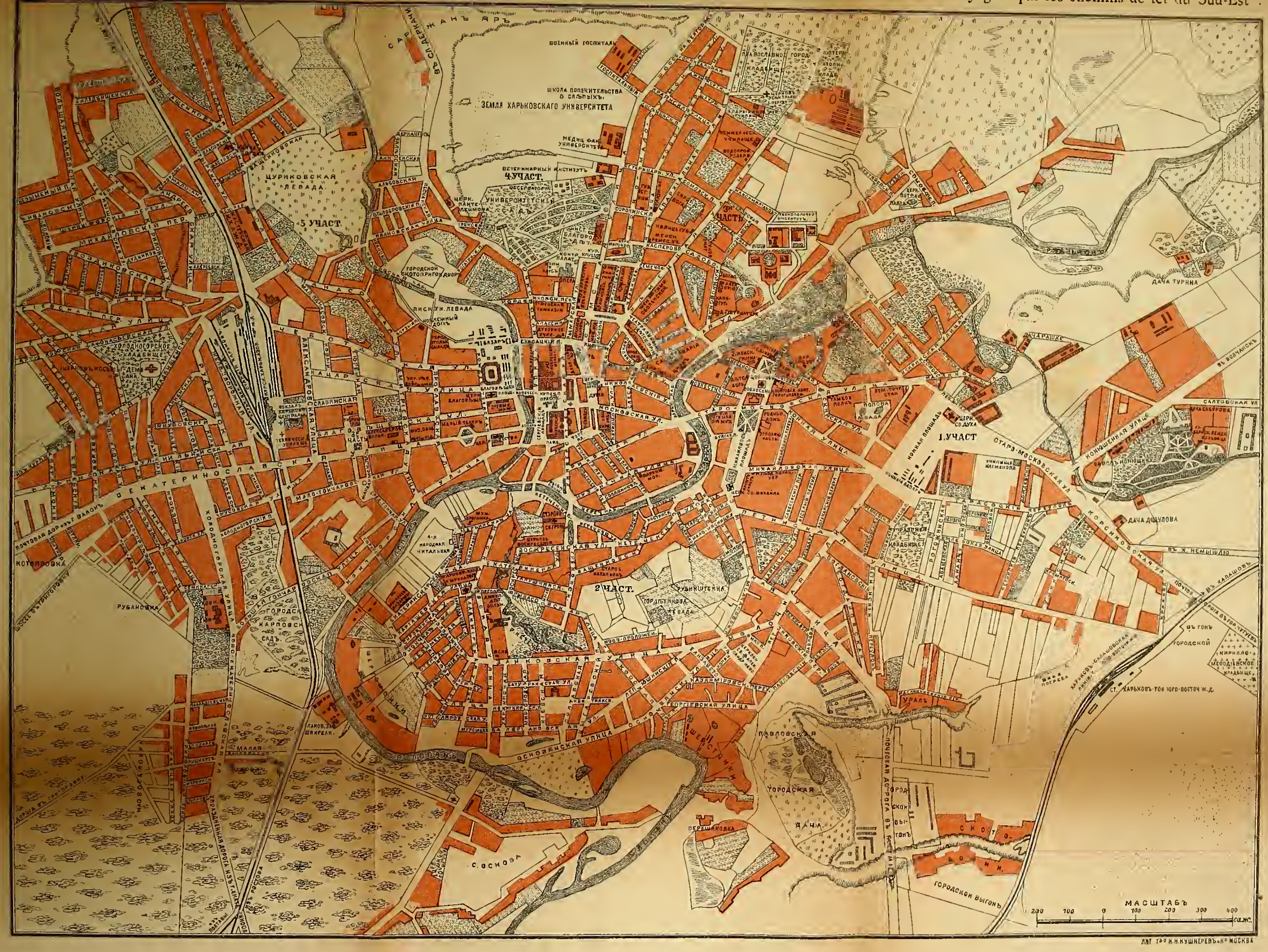


Viaduc en dessus des rails des trois lignes de chemins de fer, près de la station «Kharkow-central».

rue Ribnaya, 2; «Benoni» — rue Ekaterinoslawsky, maison № 9; «Russie» — rue Ekaterinoslawsky, 4; «Slaviansky Bazar» — rue Ekaterinoslawsky, maison Alfiorow. *Hôtels de II rang:* «Alexandrowsky» — rue Alexandrowskaya, maison Fomennko; «Astrakannsky» — place Nikolaew, maison Pastchennkow; «Bolchaya Moskowskaya» — coin de la rue Klotch-

Plan de la ville de **Kharkov**.

Annexe à la II-me livraison du „Guide du voyageur par les chemins de fer du Sud-Est".



kowsky et de la ruelle des Marchands; «France»—rue Rogestwennsky, maison Popow; «Torgowaya»—place Torgowaya (du Commerce). Tous les hôtels de I rang ont leurs équipages à la gare Centrale à l'arrivée des trains. *Restaurants:* Frères Prospére — place Pawlowsky, maison Kouznetzow; restaurant



Kharkow. Rue Ekaterinoslawsky et église de St. Dimitri.

Tartare à l'Hôtel Marseille; restaurant du club des Marchands — rue Rimarsky; restaurants des hôtels: Russie, Slaviansky Bazar, Monnaie et Benoni; restaurant Dzergeanowsky, près du théâtre Dramatique, rue Soumsky; restaurant Krakowsky et café d'Ouyazdowsky, rue Ekaterinoslawsky, entre les rues Dmitrowsky et Jaroslawsky.

Confiseries; Dirberg — rue Moskowskaya; Pock — rue Moskowskaya; Rochat — rue Soumesky, 7; Fischer — rue Ekaterinoslawsky, 6.

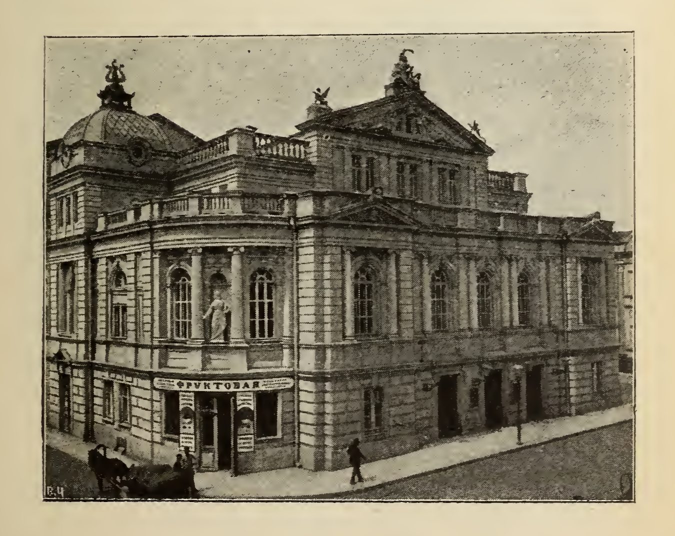


Kharkow. Rue Ekaterinoslawsky (partie centrale, place du square).

Divertissements; Théâtre de l'Opéra, maison du Club de Commerce — rue Rimarsky; théâtre Dramatique — rue Soumesky; Assemblée de la Noblesse, maison de l'Assemblée place Nikolaew; Club de Commerce — rue Rimarsky; Assemblée Militaire — rue Moskowskaya, 20. *Jardins d'été:* «Tivoli» — rue Dmitriewsky; jardin du Club de Commerce — rue Rimarsky; «Bavaria» — rue Koulikowsky.

Jardins de la ville: Jardin de l'Université, au nord

de la ville, entre les rues Soumesky et Klotchkowsky, de 28 arpents, se divise en deux parties: jardin proprement dit (anglais) et jardin botanique. Le jardin anglais, de 20 arpents, est situé sur une hauteur aboutissant à la rue Soumesky et le jardin botanique—sur un versant et un terrain bas qui aboutit à la rue Klotchkowsky. Le public a accès libre à ces deux sections du jardin, les serres et la sec-



Kharkow. Théâtre Dramatique.

tion pomologique sont visitées en présence d'un jardinier. Ce jardin est le lieu de promenade favori

des habitants de Kharkow. *Jardin de la Ville* (*Karpowsky*), au sud de la ville, sur la hauteur de la montagne Kolodnaya. Ce jardin fut également le lieu de promenade favori des habitants de la ville, mais depuis qu'il est coupé en deux par le remblai du chemin de fer Koursk—Kharkow—Sébastopole il a perdu beaucoup de ses charmes. De ce jardin l'on jouit d'une vue charmante sur la ville. Outre ces deux jardins il y a dans différentes parties de la ville 9 squares et 7 squares d'église.

Curiosités de la ville: Université Impériale de Kharkow, occupant trois bâtiments qui servaient, avant l'ouverture de l'université (17 Janvier 1805), de logements aux gouverneurs et vice-gouverneurs de Kharkow. L'un de ces bâtiments existe jusqu'à présent dans son état primitif; bâti d'après le plan du fameux architecte comte Rastrelli ce bâtiment est remarquable en ce que ce fut ici que logea l'Impératrice Catherine II lors de son séjour à Kharkow en 1787, à son retour de la Crimée. Ce fut ici que se trouvait le trône impérial, reclamé à St.-Pétersbourg, à l'avènement au trône de l'Empereur Paul I. Dans la correspondance officielle ce bâtiment fut longtemps connu sous le nom de «palais». C'est ici que se trouve la *bibliothèque* fondamentale de l'université, consistant en 200,000 volumes et le *Musée des beaux arts et des antiquités,* dépendant de l'université; ce musée s'est formé d'une partie du «cabinet de médailles», dont on avait

séparé la collection de monnaies et de médailles pour en former le cabinet numismatique et de la classe de dessin et de peinture, qui fut supprimée en 1859. Ce musée possède des tableaux originaux de Caracci, d'Albrecht Dürer, de Salvatore Rosa et



Kharkow. Université IMPÉRIALE.

des peintres russes: baron Klodt, Prianichnikow, Aïwazowsky, Chichkine. Au total la collection du musée monte à 1768 numéros, qui contiennent 12,185 objets d'art. Le musée est ouvert gratis les dimanches de 10 à 2 heures de l'après-midi. *Musée Industriel* de la ville, de la section de Kharkow de

la Société Technique; contient de nombreux échantillons de la richesse naturelle du pays, ainsi que des différentes branches de l'industrie et des métiers. L'entrée du musée se trouve à la «montagne de l'Université»; l'entrée en est libre au public tous les jours, excepté les lundis.

Fiacres: tarif des fiacres de Kharkow.

	Equipage à 1 cheval.	Equipage à 2 chevaux.
Une journée, c'est-à-dire 12 heures . .	3 roubl.	4 roubl.
L'heure	40 cop.	50 cop.
Une course, le jour ou la nuit, avec 1 ou 2 passagers.	15 cop.	30 cop.
Une course, le jour ou la nuit, avec 1 ou 3 passagers	15 »	30 »
Une course, le jour ou la nuit, avec 4 passagers	15 »	40 »
Les deux premiers jours de Pâques, le jour de l'An, et le premier jour de Noël jusqu'à 6 heures de l'après-midi, pour 1 heure de course	60 cop.	1 roubl.
Une course, le jour ou la nuit, au debarcadère ou de la gare du chemin de fer	20 cop.	40 cop.
Aux baraques de l'Hôpital, au cimetière de la ville, à la maison de campagne de Sabourow, à la Roubanowka, Novossiolowka au delà du séminaire, à la montagne Chauve au delà du chemin de fer et à la Jouravliowka au delà de la brasserie de Tchépiolkine,		
une course	20 cop.	40 cop.
une heure	40 »	50 »

Le prix d'une promenade en équipage se fait de gré à gré.

Chemin de fer à traction de cheval (Tramway de Kharkow). De la gare Centrale par les rues Alexandrowskaya et Ekaterinoslawsky à la place du Commerce (Torgowaya) (1-ère station); par les rues Soumesky et Staro-Moskowskaya avec les embranchements à la place Konnaya (des Chevaux) (à une distance d'une verste de la station de marchandises de Kharkow du chemin de fer Balachovo — Kharkow) et au faubourg de Moskaliovka. Le prix du trajet pour chaque station est 5 cop.; plateforme de devant et 1-ère banquette 3 cop.

Banques et banquiers: Succursale de la Banque de l'Etat—square Wosnessennsky, № 4. Succursale de la Banque Territoriale de l'Etat—rue Kokochkinnskaya, 3; Succursale de la Banque Territoriale des Paysans—rue Rimarsky, 18. Banque des Marchands—place Torgowaya; Banque Territoriale de Kharkow—place Nikolaew, au commencement de la rue Soumesky. Banque de Commerce — place Nikolaew, maison Dobrinine; Succursale de la Banque de Commerce Volchsko-Kamesky—rue Ribnaya; Société du Crédit Mutuel — place Torgowaya, 3; Seconde Société de Crédit Mutuel — ruelle Petrowsky, 4; Succursale de la Banque de Commerce d'Azow-Don—place Nikolaew, 4; Banque des Maîtres de Forges du Sud de la Russie—coin de la rue Ribnaya et de la ruelle Petrowsky. *Banquiers:* Likonine—rue Moskow-

skaya, 4; Chkaff — rue Moskowskaya, 2; Novow — place Nikolaew, maison de la ville; Arinstein—rue Moskowskaya, 2; Rubinstein — rue Moskowskaya. Rabinovitch et Fils, — ruelle Petrowsky, maison Popow.

Bains: Gladkow—rue Dworiannskaya; Koritine—rue Kouznetchnaya; Fokine et Mevious — ruelle Tzigannsky.

Bibliothèques: Bibliothèque Publique de la ville (la lecture des ouvrages à la bibliothèque même se fait gratis) — rue Moskowskaya, 4; bibliothèque française-polonaise de *Sikorsky* — rue Ekaterinoslawsky, maison Iznoskow; bibliothèque *de Grigoriew*—rue Ekaterinoslawsky, 9; bibliothèque *de Bestoujeff* — rue Moskowskaya, 13.

Bureau de renseignements — à l'administration du maître de police, place Nikolaew; prix de chaque adresse 5 cop.

Pharmacies: Trois pharmacies rue Ekaterinoslawsky: de Lapine, Stchavinnsky et Drgewetsky; deux rue Moskowskaya: de Koch et de Portougalow; de Bourzow — rue Ribnaya; rue Soumesky — pharmacies de Damerow et Stchavinnsky; de Novikow et de Wassiliew (ci-devant Sartisson)—place Nikolaew; de Sérednitsky — rue des Allemands, maison Yassnikolsky; de Toutaew — rue Mariinnsky; de Waïtachewsky — place Michel, maison Fink; de Storch — place de l'Assomption; de Falkmann — rue Klotchkowsky, maison Olkow; de

Konowalow — place Woskressennsky, 19; et enfin pharmacie Centrale d'Homéopathie — rue Ekaterinoslawsky maison № 30.

Docteurs. Tous les docteurs, pratiquant librement ainsi que ceux qui sont au service de l'Ètat ou qui remplissent des fonctions publiques, sont au nombre de 212. En outre il y a dans la ville 22 dentistes, 114 sages-femmes et 24 vétérinaires. Les adresses des personnes, pratiquant la médecine, sont connues de chaque pharmacie.

Poste, telégraphe et bureau central du téléphone— place Woznessennsky.

Hôpitaux et autres établissements de santé à Kharkow. Tous les établissements de santé de la ville sont au nombre de 24, dont 16 sont de la couronne et publics et 8 établissements particuliers. Les adresses de ces établissements sont connues des pharmacies.

Administration du Maître de Police—place Nikolaew, maison du II arrondissement de la police.

Eglises. Eglises orthodoxes: cathédrale de l'Assomption, dont la construction fut commencée en 1771. La cathédrale fut solennellement consacrée en 1781. Environ en 1820, sur la proposition de l'archiprêtre Etienne Anntonowsky, les habitants de Kharkow décidèrent de bâtir un clocher qui fut terminé le 10 Octobre 1841 et dont la hauteur s'élève à 42 toises. Dans l'église supérieure de la cathédrale se trouve la sainte icône de St. Nicolas

Thaumaturge, très vénérée des habitants. En 1890 une cloche en argent fut érigée au clocher de la cathédrale en mémoire du sauvetage miraculeux de Leurs Majestés Impériales et de la Famille Impériale, lors du 17 Octobre 1888. Couvent de l'Intercession de la S-te Vierge (Pokrowsky) rue de l'Université. Ce couvent avec le «*Collegium*», connu sous le nom «d'écoles slavo-latines», fut fondé en 1726. A l'église de l'Intercession de la S-te Verge, au couvent Pokrowsky, à l'étage superieur, du 30 Septembre au 22 Avril, séjourne annuellement l'image thaumaturge de Notre Dame Ozeriannsky, qu'on transporte en procession solennelle du couvent de la Transfiguration de Kouriage, (nommé ainsi du nom de la petite rivière Kouriage, qui coule à 8 verstes de la ville), par l'ancienne route postale (à l'ouest de la ville) à Poltava et à Kiew. Parmi les églises de construction récente la plus grande attention, sous le rapport artistique et architectural, méritent celle de St. Nicolas Thaumaturge—place Nikolaew et l'église de l'Annonciation de la Sainte Vierge—rue Rogestwennsky. En outre, il y a à Kharkow 16 églises de paroisse et 14 églises non paroissiales et chapelles de maisons.

Eglises dissidentes: Eglise Catholique en l'honneur de l'Assomption de la Sainte Vierge, de style gothique pur, rue Kokochkinnskaya; église Evangélico-luthérienne (d'Augsbourg), même rue et une synagogue juive (maison de prière), rue des Allemands.

Promenade à travers Kharkow. Si l'on jette sur Kharkow moderne un regard à vol d'oiseau, la ville



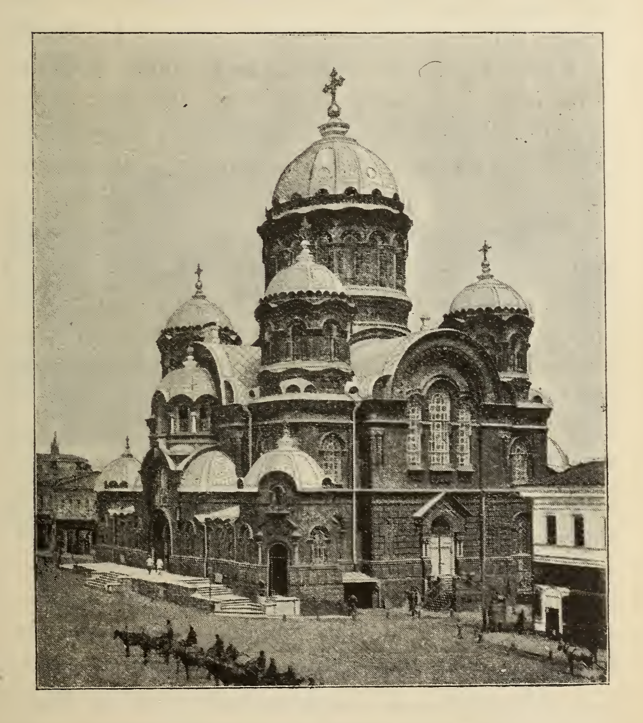
Kharkow. Cathédrale d'Ouspennsky (de l'Assomption).

semble être divisée par le remblai du chemin de fer en deux parties bien distinctes l'une de l'autre: l'atmosphère étouffante des constructions en briques

d'une des parties avec sa masse énorme de tuyaux d'usines et son bruit d'équipages contraste enormément avec la situation presque rurale de l'autre, située dans une localité qui, naguère encore, n'était qu'un village et qui porte actuellement le nom peu euphonique de Montagne Kolodnaya et Chauve.

Sortant du vestibule octogone et à coupole de la gare Centrale, remarquable par la beauté de son architecture, le voyageur se trouvera dans le joli petit square de la gare, au bout duquel s'élève la chapelle construite en mémoire de la mort du Czar-Libérateur, Alexandre II. Autour de ce square s'étendent les rails du tramway. A droite du square est la rue Alexandrowskaya, suivant laquelle, à une distance de 150 toises, nous atteignons la rue Ekaterinoslawsky, l'une des meilleures et quasi la plus longue de Kharkow; à l'endroit où l'on débouche dans cette rue, venant de la rue Alexandrowskaya, la rue Ekaterinoslawsky tourne à droite et à gauche elle se dirige en bas; à quelques pas, à droite de la rue Ekaterinoslawsky, se trouve le grandiose pont-viaduc, sous les trois arches duquel passent les voies des chemins de fer de Koursk — Kharkow — Sébastopole, Kharkow — Nikolaew et Balachovo — Kharkow. Ensuite, si nous tournons de la rue Alexandrowskaya à celle de Ekaterinoslawsky à gauche, longeant cette dernière et passant devant une construction fort originale à la place de la Prison — qui n'est autre que la prison

d'expédition, nous nous trouverons dans la partie principale de la rue Ekaterinoslawsky où se con-



Kharkow. Eglise de St. Nicolas Thaumaturge.

centrent les différents restaurants, hôtels, chambres garnies, etc. Parmi les bâtiments de la rue Ekaterinoslawsky sont à noter: l'église de St. Dimitri et

la maison du contrôle de l'Etat du chemin de fer Koursk—Kharkow—Sébastopole. La rue Ekaterinoslawsky s'étend jusqu'à la rivière Lopagne, au dessus de laquelle est bâti un beau pont de fer. Avant de traverser ce pont faisons plus ample connaissance avec cette partie de la ville, nommée partie «zalopannskaya», ce qui veut dire: «se trouvant au delà de la rivière Lopagne». Parmi les institutions de cette partie de la ville se trouvent toutes les administrations et les bâtiments de service des chemins de fer locaux de la couronne; l'une des meilleures constructions de la ville — l'église de l'Annonciation, la maison du II gymnase de garçons, les jardins d'été «Tivoli» et «Eldorado» et le marché principal de la ville avec la «friperie». Traversant ensuite le pont de la rivière Lopagne, nous atteignons la place Serguiewsky et, tournant à droite le long du quai de la rivière à gauche, nous voyons deux rangées de grands bâtiments, ce sont les galeries de commerce Serguiewsky et Moskowsky, où se concentre le commerce en gros des manufactures, provenant des fabriques des rayons de Moscou et de Lodze. Tournant à droite du pont, nous débouchons sur la place Torgowaya ou Pawlowsky — centre de petits restaurants, hôtels, ainsi que de plusieurs grandes maisons de commerce et d'institutions financières. Quittons maintenant la rue Ekaterinoslawsky et montons l'escalier qui conduit à la «montagne de l'Université» où nous aper-

cevons à gauche l'entrée au musée Industriel de la ville. Par un pont de fer suspendu, bâti au dessus de la ruelle des Marchands, cette «montagne» se joint au passage, immense maison à quatre étages, donnant de son autre côté sur la rue de l'Univer-



Kharkow. Montagne de l'Université.

sité, où se trouvent les bâtiments de l'université: l'église, la salle des solennités, les cliniques, les auditoires, la bibliothèque fondamentale, le musée des beaux-arts, le logement du curateur de l'arrondissement scolaire et à quelques pas plus loin la cathédrale de l'Assomption (Ouspennsky) et l'immense bâtiment des tribunaux, qui contient: la ré-

gence du gouvernement, la chambre des finances, la trésorerie, la cour de justice et le tribunal d'arrondissement. A droite de la cathédrale continue la rue de l'Université, des deux côtés de laquelle se trouvent les meilleurs magasins d'orfévrerie, de bijouterie, de modes, de manufactures, ainsi qu'une rangée de boutiques où se fait en gros le commerce du drap. Non loin du II arrondissement de la police la rue de l'Université s'unit à la rue Rimarsky où se trouvent: le I gymnase de demoiselles, l'Assemblée Militaire, le club de Commerce et les deux théâtres de la ville; au théâtre d'hiver se donnent les représentations d'opéras. Dans la maison, qui avoisine le club de Commerce, se trouve la chambre du contrôle. La rue Rimarsky s'unit, par la petite ruelle Tchirikowsky, au coin de laquelle se trouve l'Assemblée des Marchands, à la seconde rue principale de Kharkow, à la rue Soumesky, où se trouvent: le jadrin de l'Université, l'Institut des jeunes filles nobles et le bâtiment des cliniques de l'université. Descendant la rue Soumesky (c'est-à-dire sortant par la porte principale du jardin de l'université et tournant à droite) l'on voit toute une file de bâtiments remarquables par la beauté de leur architecture: Banque de l'Etat, maison du gymnase particulier de demoiselles de Drachkowsky, théâtre Dramatique et les maisons de Gladkow et de Lissikow; c'est par ces maisons que se termine la rue Soumesky qui abou-

tit à la place Nikolaew, dont le milieu est occupé par le square Nikolaew. D'un côté de la place Nikolaew se trouve la maison de l'Assemblée des Députés de la noblesse de Kharkow et le II ar-



Kharkow. Passage.

rondissement de la police, où se trouve l'Administration du maître de police. De l'autre côté de la place sont les plus beaux bâtiments de la ville: Banque Territoriale de Kharkow, église de St. Nicolas, consacrée en 1897, maison Ouchké, en face de laquelle s'élève l'immense maison de l'Hôtel de

la Ville. Retournons à la rue Soumesky, à l'endroit du théâtre Dramatique en face duquel se trouve un square. A gauche de ce square, parallèlement à la rue Soumesky, s'étend la rue Kokochkinnskaya où se trouvent le gymnase de demoiselles Woznessennsky et le III gymnase de garçons, l'église Catholique, l'église Luthérienne et la Société de Gymnastique. Le square donne dans la rue des Allemands, au bout de laquelle se trouvent l'école de commerce et le cimetière de la ville; avant d'atteindre ce dernier une ruelle, nommée Youmowsky, conduit de la rue des Allemands à l'Institut Technologique de Kharkow.

Descendant en bas de la place Nikolaew, derrière la cathédrale de l'Assomption, s'étend la troisième rue principale de Kharkow — rue Moskowskaya, qui présente à l'oeil une rangée compacte de maisons où se trouvent les meilleurs magasins, surtout les librairies, confiseries et la Bibliothèque Publique. La rue Moskowskaya se termine par un pont de bois, bâti au dessus de la rivière Kharkow; ce pont joint la rue Moskowskaya à celle de Staro-Moskowskaya. Presque parallèlement à la rue Moskowskaya, de la place Torgowaya, à droite du bel édifice de la Bourse, s'étend la rue Ribnaya qui s'unit à la rue Moskowskaya près du pont de Kharkow. Au commencement de la rue Ribnaya se trouvent quelques bons hôtels et c'est aussi en cet endroit que se concentrent pour la plupart les dé-

pôts en gros des marchandises de coton et de confiserie; la Succursale de la Banque Wolchsko-Kamesky, l'église de la S-te Trinité et la maison et les dépots de marchandises de Welitchennko, remarqua-



Pont Lopannsky et vue sur la partie du milieu de la ville.

bles pour la beauté de leur architecture, se trouvent également dans cette rue. A partir du pont de Kharkow s'étend la rue Staro-Moskowskaya où se trouvent le I gymnase classique de garçons et l'école réale, dont la façade de derrière donne sur la place de l'Ascension (Woznessennsky), sur la-

quelle s'élèvent: l'église de l'Ascension, le II gymnase de demoiselles et le Bureau Central de la poste, du télégraphe et du téléphone. La rue Staro-Moskowskaya se termine par la place Konnaya (des Chevaux) où a lieu le marché aux chevaux. Près de cette place sont situés les immenses bâtiments des usines de rectification et les magasins d'eau de vie de la couronne, et plus loin s'étend la rue Petinnskaya, fort bien pavée de petits cubes en granit, éclairée à l'électricité et qui conduit à la station de Kharkow — Tovarny du chemin de fer Balachowo—Kharkow. En face de la façade de devant de l'école réale, rue Moskowskaya, se trouve un square qui forme le commencement de la place Mikaïlowskaya ou Skobelewskaya, qui se termine par l'église St. Michel, à droite de laquelle se trouve le pont Kouznétchny; au commencement de ce pont est la station principale de l'électricité. De la place Mikaïlowskaya s'étend la rue Zmiewskaya, se terminant par la chaussée conduisant à la ville de Zmiew; le long de cette chaussée, à une verste de la ville, sont situés les immenses bâtisses des nouveaux abattoirs de Kharkow.

Le lecteur doit être fatigué par l'énumération de toutes ces rues, c'est pourquoi reposons-nous et pendant ce temps prenons connaissance de *Kharkow moderne et de ce qu'il était deux cents ans de cela.*

Au coin septentrional du gouvernement de Kharkow, à 30 verstes du gouvernement de Koursk,

sous $49^0 59'$ de latitude nord et $53^0 35'$ de longitude est, sur une hauteur pittoresque s'étend la ville de Kharkow, l'un des plus grands et des plus commerciaux points de l'Empire de Russie, occupant une aire de plus de 2211 arpents ou plus de 5,304,350 toises carrées. Le terrain, sur lequel est



Kharkow. Rue de Moscou (Moskowskaya).

bâti Kharkow, a un sol cretacé et se compose surtout de grès verdâtres fort répandus vers le nord; vers le sud s'étend une série de grès grisâtres, de naissance récente, qui recouvrent les grès verdâtres; la ville est entourée de terrain sablonneux à une distance de quinze verstes et au delà, les sables mouvants s'étendent surtout vers le sud-ouest de

la ville à une distance de vingt—cinq verstes. Sous le rapport topographique Kharkow est situé de l'ouest à l'est, dans un site arrosé par l'affluent du fleuve Oudà — *Lopagne* et par l'affluent de cette dernière — *Kharkow*, dans lequel, à l'extrémité est de la ville, se jette la petite rivière de *Némichlia.* En outre, dans la partie sud de la ville, dans la vallée des rivières Lopagne et Kharkow, serpente la petite rivière *Nétetche*, qui ne se jette dans aucun autre fleuve. Par l'embouchure du Kharkow dans la Lopagne l'aire de la ville se divise en trois parties separées: en partie sud-est, nommée partie «*Zakharkowskaya*» (ce qui vent dire: se trouvant au delà de la rivière Kharkow); en partie septentrionale ou partie du *milieu*, situé sur une hauteur de 384 pieds au dessus du niveau de la mer, et enfin en partie ouest ou partie «*Zalopannskaya*» (se trouvant au delà de la rivière Lopagne), qui se trouve dans un vallon encaissé entre les hauteurs de la partie du milieu, s'étendant le long des bords de la rivière Lopagne et les hauteurs de l'extrémité ouest, connus sous le nom de *montagne Kolondaya* à 637 pieds au dessus du niveau de la mer. Le centre proprement dit de la ville, l'endroit de sa première colonisation, est la partie du milieu, c'est-à-dire la localité au dessus des bords de la rivière Lopagne où se trouvent le couvent Pokrowsky, la cathédrale de l'Assomption, les tribunaux, l'université et le Bazar. Le reste de la partie du milieu, ainsi

que les deux autres parties se sont formées des villages voisins, c'est pourquoi quelques unes des localités de la ville gardent jusqu'à présent, dans le parler des habitants de Kharkow, des appellations toutes particulières, comme par exemple, dans la partie «Zakharkowskaya» le nom de *faubourg Ou-*



Kharkow. Hôtel de la Ville.

ralsky (communément appelé *Oural*), près de la sortie sur la route de Zmiew; *Zaïkowka*, *Moskaliowka* à l'ouest de Zaïkowka entre la rivière Lopagne et l'embouchure dans cette dernière de la rivière Kharkow; *Aravia*, entre Moskaliowka et Zaïkowka. Dans la partie du milieu — *Jouravliowka*, extrémité

nord-est de la ville sur le bord droit du Kharkow; *Pessky*— extrémité nord de la ville, au delà du jardin botanique de l'université, le long du bord de la Lopagne. Dans la partie «Zalopannskaya» — *Gonntcharowka*, sur le bord de la rivière Lopagne en face de Moskaliowka; *Panassovka* (Aphanassovka)— sur le bord de la Lopagne en face des Pessky; enfin, entre les ponts Nétetchennsky èt Kouznetchny se trouve une île habitée, connue sous le nom de *Wassiliewsky Ostrow*. Actuellement Kharkow compte 110 rues, 150 ruelles, 14 places, 9 quais, 5 petits bourgs et 16 ponts, dont quatre sont des ponts volants.

Population. Selon les données de l'almanach de Kharkow pour 1899, édité par le comité statistique du gouvernement, la population de Kharkow en 1897, était de 174,990 habitants tandis que selon les données du récensement du 28 Janvier 1897 [1]) la population de Kharkow n'était que de 170,682 habitants; enfin selon l'édition spéciale du comité central de statistique du Ministère de l'Intérieur «Populations des villes, d'après le récensement du 28 Janvier 1897» on compte à Kharkow 174,846 habitants (92,697 hommes et 82,149 femmes) qui se divisent ainsi:

Orthodoxes . . .	158,906 hab.—	Karaïmes . . .	376 hab.
Hébreux	8,850 „ —	Mahométans .	250 „

[1]) Ce chiffre se trouve dans l'almanach de Kharkow pour l'année 1898, page 139, I vol.

Catholiques . . .	4,009 hab.	—Schismatiques de sectes différentes 219 hab.
Luthériens . . .	1,930 „	
Arméno-grégoriens	460 „	

D'après les classes les habitants de Kharkow se divisent de la manière suivante:

1.	Bourgeois et membres de corporations . . .	70,674 hab.
2.	Paysans de l'Etat et ex-colons du sud . . .	52,992 „
3.	Ex-paysans des propriétaires	10,198 „
4.	Soldats sous les armes	8,712 „
5.	Subalternes de réserve	5,930 „
6.	Nobles à titre héréditaire	5,108 „
7.	„ „ personnel	4,800 „
8.	Marchands	4,760 „
9.	Soldats en retraite	2,966 „
10.	Citoyens honoraires à titre héréditaire . .	2,700 „
11.	„ „ „ personnel . . .	2,420 „
12.	Sujets étrangers	2,066 „
13.	Clergé régulier et séculier	729 „
14.	Femmes et enfants de soldats	520 „
15.	Personnes n'appartenant à aucune des classes mentionnées	360 „
16.	Colons	59 „

Parmi ce nombre total d'habitants il y a à Kharkow d'artisans: maîtres-ouvriers 757; ouvriers 2,198; apprentis 1,152; au total 4,107 hommes.

Commerce et industrie de Kharkow. Aussitôt après la colonisation de la localité actuelle de Kharkow par les émigrés de l'au—delà du Dnièpre se montra toute l'importance de cette ville sous le rapport de l'administration et du commerce. Malgré son incon-

vénient topographique, son manque d'eau, nécessité de première importance, Kharkow continua à se développer et à s'agrandir et dans l'espace de deux cents ans, et cela sans mesures artificielles ou forcées, devint l'une des meilleures et des plus importantes villes de la Russie. Sous le rapport du commerce, l'importance de Kharkow consistait et consiste jusqu'à présent dans ses quatre foires ou kermesses: 1) Foire de *Krestchennskaya*—foire aux chevaux, du 10 Décembre au 6 Janvier, et foire de manufactures, du 9 au 27 Janvier. Les virements de commerce, de cette foire, montent à 45 millions de roubles. 2) Foire de *Troïtskaya* — *foire de laine*, de chevaux et de manufactures — a lieu durant tout le mois de Juin. L'objet principal de cette foire est la laine, dont le virement monte à 5 millions de roubles. 3) Foire *d'Ouspennskaya* — foire aux chevaux du 4 au 16 Août et foire de manufactures du 15 Août, durant quinze jours. Les virements de cette foire montent à 12 millions de roubles. 4) Foire de *Pokrowskaya* — foire aux chevaux du 25 Septembre au 7 Octobre et foire de manufactures du 1 Octobre au 1 Novembre, avec un virement de 15 millions de roubles. On ne saurait dire à quelle époque et à quelle occasion ces foires furent organisées à Kharkow, mais il est fort probable que leur organisation est presque contemporaine à la fondation de la ville. L'académicien Zoueff en fait mention dans ses «Mémoires de

Voyage» (1781 et 1782) et l'auteur de la «Description de la lieutenance de Kharkow» parle en ces termes du commerce de cette ville: «Le commerce intérieur de Kharkow est très répandu et outre celui des foires consiste dans le commerce d'articles de manufactures, de soie, de laine, de



Kharkow. La Bourse.

coton, de porcelaine, de cuivre, etc.; le Bazar de Kharkow, outre le gouvernement de Kharkow même, fournit de ses marchandises les autres gouvernements voisins». Le profit essentiel, que reçoit la ville de ces foires, consiste principalement dans la location des boutiques et des locals et dans la vente, à un prix fort élevé, de provisions de toutes espèces aux différents vendeurs, acheteurs et voituriers

qui viennent de toutes parts à Kharkow à l'époque des foires. Lorsqu'on pense que la population de Kharkow se double durant la foire de Krestchennskaya et que durant les trois autres foires elle augmente sinon d'un tiers du moins d'un quart il sera aisé de se figurer de combien doit augmenter dans la ville le débit des choses de première nécessité. Ce qui regarde le commerce en détail local les foires lui servent plutôt d'empêchements et d'obstacles que de secours, car la plus grande partie des habitants de Kharkow et des alentours aime mieux attendre l'époque des foires, sachant par expérience qu'ils pourront acheter de ce qu'ils ont besoin mieux et à meilleur marché chez les marchands forains que chez les marchands locaux.

Presque les seules voies de transport des marchandises à Kharkow et de Kharkow sont les chemins de fer locaux de Koursk — Kharkow — Sébastopole, Kharkow — Nikolaew et Balachovo — Kharkow qui tous pénètrent dans la ligne de la ville et unissent Kharkow aux autres points commerciaux et industriels de la Russie. Vu l'absence complète des voies de communication par voie d'eau dans la ville et dans le gouvernement, on peut dire avec assurance que le mouvement des chemins de fer peut servir de baromètre exact à l'atmosphère commerciale et industrielle de Kharkow, qui attire de nombreux chargements des divers points de la Russie, s'en laisse une part pour son usage per-

sonnel et en expédie une partie aux autres localités de la Petite Russie, gardant pour soi en guise d'indemnisation le profit de son entremise. Comparativement, on ne transporte à Kharkow qu'un nombre insignifiant de chargements par manière de charroi et ce n'est que des localités voisines et qui ne sont pas desservies par les chemins de fer.

Parmi les objets principaux, transportés à Kharkow par charroi, sont: la laine, dont le transport se fait en été, lorsque les routes sont bonnes, les chargements de blé et autres provisions de bouche qu'on reçoit des districts de Kharkow et des districts voisins. Il est presque impossible de définir le chiffre exact de l'importation et de l'exportation de chargements par charroi, à cause du manque total de données statistiques sur ce point, mais dans tous les cas ce chiffre ne doit pas être bien important, vu que Kharkow est situé au milieu de tout un réseau de chemins de fer et sert de centre industriel à un vaste rayon.

En étudiant la statistique des chemins de fer pour l'arrivée et l'expédition des chargements des trois stations de marchandises des chemins de fer de Kharkow, on observe que ces chargements se divisent en trois catégories: à la *première* catégorie appartiennent les richesses naturelles du pays qu'on envoie à Kharkow en majeure partie pour la consommation locale et qui constituent exclusivement les objets d'importation et non d'exportation; ces objets

sont: charbon de terre, bois de construction, bois de chauffage, sel, pierre, briques et autres matériaux de construction. A la *seconde* catégorie appartiennent les fabrications et produits bruts qu'on expédie en masse à Kharkow comme marché central, où ces produits se revendent à de nouveaux acheteurs et sont derechef exportés de Kharkow aux lieux de consommation. Le chiffre de l'arrivée des objets de cette catégorie dépasse plus ou moins celui de l'exportation, car une partie de ces produits reste à Kharkow même pour la consommation de sa population et de celle de ses environs, qui n'ont d'autres voies de communication avec la ville que par manière de charroi. Les chargements de la seconde catégorie sont: papier, livres, papiers peints, vin, bijouterie, fer et acier, articles de tannerie, manufactures, articles en métal, toutes espèces d'huiles, poisson, résine et goudron, tabac, différente vaisselle, fruits et baies, fer de fonte, laine et chargements de céréales. Enfin la *troisième* catégorie consiste en marchandises que Kharkow expédie plus qu'il n'en reçoit et qui appartiennent pour la plupart aux produits de l'industrie travaillée—produits des fabriques de Kharkow, ainsi que: sucre raffiné, bougies, savon, fruits secs, gruau et farine d'espèces différentes. Afin d'illustrer ces exportations ayons recours aux chiffres qui, comme on le sait, «sont plus éloquents que les paroles».

Selon les données de 1897 Kharkow reçut et ex-

pédia cette année par les trois chemins de fer y aboutissant un total de 38,231,366 poudes (chaque poude correspond à $16_{,39}$ kilogramme) qui furent divisés de la manière suivante entre les trois chemins de fer:

	Expédiés.		Arrivés.
Par la ligne Koursk — Kharkow — Sébastopole	5,668,838 p.	—	24,164,833 p.
Par la ligne Balachovo — Kharkow [1])	1,307,623 „	—	4,218,715 „
Pal la ligne Kharkow—Nikolaew	661,276 „	—	2,210,381 „
Total . .	7,637,437 p.	—	30,593,929 p.

L'arrivée principale formaient les chargements suivants: charbon de terre 9,339,077 poudes; céréales 3,385,331 poudes; ensuite les chargements importants consistaient en:

Matériaux de bois de construction	3,193,000	p.
Pierres de construction	1,745,898	„
Fer et acier, fer de fonte, moulage de fer fondu et articles en métal	1,713,972	„
Sucre brut	1,215,553	„
Bois à brûler	940,650	„
Laine	344,313	„

[1]) L'arrivée des chargements à la station Kharkow-Tovarny, du chemin de fer Balachovo-Kharkow, en 1898, était de 6,142,594 poudes; l'export des chargements consistait en 2,358,471 poudes.

Les principaux chargements de *l'export* étaient de:

Sucre raffiné	1,284,474 p.
Chargements de céréales (principalement consistant en chargements de farine) . .	953,421 „
Briques ordinaires	437,027 „
Peaux, dépouilles et bisquains non tannés.	133,980 „
Graisse d'espèces différentes	57,757 „

La situation de Kharkow comme point le plus rapproché du pays du Donetz, riche en charbon de terre et en fer, joint à l'inauguration à Kharkow d'un Institut Pratico-technologique, qui déjà a donné et en fournira à l'avenir des hommes instruits dans toutes les branches de la technique des usines pour le sud de la Russie, eut une grande influence sur le développement à Kharkow et dans ses environs de l'activité des fabriques et usines. Ainsi, en 1897, on comptait à Kharkow 240 fabriques et usines avec un personnel de 10,650 ouvriers et un produit annuel de plus de 16 millions de roubles. En outre la même année il y eut dans la ville 4,107 artisans, dont 757 maîtres ouvriers, 2,198 ouvriers et 1,152 apprentis.

Mais ce n'est pas seulement sous le rapport de l'industrie et du commerce que Kharkow peut être considéré comme capitale de la Petite Russie. Cette ville occupe aussi le premier rang sous le rapport de l'instruction et sert de pépinière à l'instruction moyenne et supérieure de la jeunesse; il y a à Kharkow: Université Impériale, Institut Techno-

logique, Institut de Vétérinaires, Séminaire ecclésiastique, trois gymnases classiques, école réale, école de commerce, progymnase classique, école technique des chemins de fer, institut de jeunes filles nobles, six gymnases de demoiselles, 9 établissements d'éducation particuliers, 3 écoles de dimanche, 6 écoles de la ville, 72 écoles populaires



Kharkow. Institut Pratico-Technologique.

d'instruction primaire, 7 écoles de paroisse sous la direction du clergé et 3 écoles juives, au total il y avait à Kharkow, en 1897, 130 établissements d'éducation, qui comptaient: 752 maîtres, 377 maîtresses, 9,754 écoliers et 5,156 écolières. En outre la ville possède les sociétés *savantes* de: Naturalistes, historico-philologique, mathématique, technique, médicale, pharmaceutique et musicale. So-

ciétés *philantropiques*: Société de Bienfaisance, possédant un hôtel-Dieu, un hospice, l'asile Alexandrowsky et des ateliers; sociétés: Française, Allemande et Suisse qui forment des sociétés de bienfaisance à part; l'administration locale de la Croix Rouge; Société de Bienfaisance Catholique et encore 22 autres sociétés de bienfaisance et de secours mutuel de sociétés, d'assemblées et de comités différents. En ce qui regarde la presse, Kharkow possède 19 éditions périodiques, dont deux journaux quotidiens: «Journal du gouvernement de Kharkow»— l'un des meilleurs journaux de province—et un journal non censuré nommé «Yougeny Kraï—(Pays du Sud). Enfin il y a dans la ville 7 bibliothèques à entrée payable et à entrée gratuite et trois cabinets de lecture avec librairies, 17 magasins de libraires et 5 vitrines pour la vente des livres. Tel est Kharkow moderne.





Environs de Kharkow. Osnowa.

Chapitre II.

Chemin de fer Balachovo-Kharkow dans les limites du gouvernement de Kharkow.

(Suite).

Passé de Kharkow.— Ukraïne Slobodskaya.— Gouvernement de Kharkow.

Jusqu'à présent on a peu de données exactes sur la fondation de Kharkow à cause de la pauvreté extrême de sources documentales à ce sujet. Ce n'est donc pas étonnant que les historiens de cette ville (surtout ceux de l'époque reculée) aient fondé leurs conclusions sur des données d'un caractère légen-

daire. Il existe deux traditions sur le commencement de Kharkow. L'une d'elles attribue la fondation de la première colonie à Kharkow à un émigré du nom de *Kariok* et rapporte ce fait aux années 20 du XVII siècle; cette tradition prétend que le premier point habité n'était point la partie élevée de Kharkow actuel (là où se trouvent la cathédrale, l'université et les tribunaux) mais sa partie basse et marécageuse, non loin de l'embouchure du Kharkow dans la rivière Lopagne où se trouve aujourd'hui l'église de Bielgorodsky. Ce fondateur mythique de la ville (voir «Tradition oraire de la population primitive de Kharkow, de E. Toptchiew»—supplément au «Journal du gouvernement de Kharkow» 1838, № 4, pages 39 — 41) émigra de la Pologne en qualité de chef de plusieurs familles; il lui arrivait souvent de détruire des tribus entières de Tartares, qui pillaient les émigrés et un jour qu'il poursuivait les pillards il en fut mis en déroute et vint à se noyer dans le Donétz; son habitation fut saccagée et détruite et resta longtemps inhabitée jusqu'à ce que ne vinrent dans ces lieux de nouveaux émigrés qui se fixèrent sur la rive gauche de la Lopagne, à l'embouchure de laquelle se fonda plus tard une ville qui reçut son nom de la première colonie de cette localité.

L'autre tradition sur la fondation de Kharkow est de l'écrivain de mérite petit-russien G. O. Kwitka (Gritzko Osnovianennko) et consiste en ce qui suit:

le premièr colon de ces parages fut André Kwitka qui se fixa à l'endroit de l'actuelle *Osnowa* (maison de campagne près de Kharkow). André était fils d'un boyard moscovite qui s'enfuit à l'étranger et y mourut en prison pour avoir tué en duel un illustre Allemand, qui avait parlé en termes outrageants de la Russie et des Russes. Il laissa après lui deux fils—André et Grégoire. Un serviteur fidèle de la famille, du nom d'Agathon, conduisit le petit André à Kiew où, en 1604, en prit soin un certain seigneur Yassennkowsky, dont la fille, pour sa beauté, surnomma André *Kwitka* (ce qui en langue petite russienne veut dire «fleur»), surnom qui lui resta pour nom de famille; bientôt après le petit Kwitka passa aux soins de la femme du voyévode de Kiew et ce fut dans cette famille qu'il grandit et qu'un amour prit naissance entre lui et la fille du voyévode qui se conclut par le mariage et la fuite de Kiew du couple amoureux. Les jeunes mariés, suivis de quelques cosaques fidèles, vinrent s'établir près de Tchougouew et cette colonie reçut le nom d'*Osnowa*. Ensuite André Kwitka attira à cette colonie d'autres émigrés qui quittaient leur pays natal, ne voulant pas se faire catholiques unis et qui vinrent ainsi se fixer dans ces lieux déserts. Faisant un jour l'inspection des bourgs en construction Kwitka tomba sur une petite ferme, qui était située à l'endroit de l'actuelle église Bielgorodsky; il fit passer à cette ferme tous les nouveaux émigrés, de sorte

que la population s'y accrût considérablement et en peu de temps. On pensa alors à fortifier cette colonie et des fortifications furent élevées au haut de la montagne. La sainte image de Notre Dame de Yéletz y fut transportée en procession solennelle de la ville de Tchernigow et le soir du 14 Août 1646 retentit le premier son de cloche dans cet endroit jusqu'alors désert et inhabité. La ville nouvellement fondée fut unanimement appelée Kharkow, du nom de la rivière qui coule par cette localité (Voir «Fondation de Kharkow» tradition ancienne d'Osnovianennko dans le «Molodik», partie I, pages 1—73). L'investigateur émerite des antiquités de Kharkow, le professeur D. I. Bagaleï, s'exprime fort sceptiquement sur le compte de ces traditions et détruit ces deux mythes par une série d'arguments et d'hypothèses scientifiques, penchant plutôt du côté de l'hypothèse du professeur Aristow, émise vers la fin des années 70, que la ville actuelle de Kharkow s'éleva sur l'emplacement de l'ancienne ville du peuple des Polowtzy nommée *Charoukania*. Bien avant le professeur Bagaleï l'Eminentissime Philarète, auteur du classique ouvrage de «Description historico-statistique de l'évêché de Kharkow» conçut aussi des doutes sur la véracité de ces deux traditions et tâcha de résoudre la question de la fondation de Kharkow sur des données documentales dont il trouva, malheureusement, fort peu. Faisant mention de la rivière Kharkow, qui se trouve

nommée dans le «Grand Plan», l'Eminentissime Philarète en parle ainsi: «Il est donc aisé de comprendre que la ville de Kharkow ait reçu son nom de la rivière Kharkow, ainsi que la ville d'Olechnia fut nomméé d'après la rivière Olechnia et que la ville de Lébédine prit son nom du lac Lébédine et qu'il n'y a aucun fondement de croire que Kharkow reçut son nom du premier colon de cette localité, du cosaque Karkó. Néanmoins jusqu'à présent on n'a point trouvé de documents relatifs à l'époque de la colonisation de Kharkow par les Tcherkass». L'Eminentissine Philarète ne fait que citer un ukase de 1656, donné au voyévode de la ville de Tchougouew et un fragment du «Mémoire de Bounakow» de la même année 1656; de ces documents on voit qu'au mois de Février 1656 cinq fils de boyards furent envoyés de Tchougouew à Kharkow et qu'au mois de Mars de 1656 fut envoyé dans la ville nouvellement fondée le voyévode Selifonntow, ayant ordre d'organiser et de bâtir la dite ville et que c'était de son ressort d'administrer les tcherkass de Kharkow.

Quoique le nom de Kharkow soit mentionné pour la première fois dans les actes historiques vers 1653, néanmoins on rapporte la fondation de cette ville à l'année 1650. Comme l'un des points les plus peuplés de l'Ukraïne Slobodsky la ville naissante de Kharkow, à l'instar de plusieurs autres ville du XVII siècle, situées aux limites de l'empire russe,

outre son importance contemporaine comme centre administratif, avait aussi une autre portée beaucoup plus importante: elle servait de forteresse; le mot même de «gorode» signifiait fortification. Jusqu'à présent encore dans la partie centrale de Kharkow, là où se trouve la cathédrale, on voit les traces de ces fortifications qui n'ont pas encore entièrement disparu. On peut se faire une idée des fortifications de Kharkow en lisant la description de l'année 1662 qui en parle en ces termes: petite ville entourée de palissades de chêne, de parapets dans les murs; de poutres posées au haut des murs ou des tours qu'on faisait descendre sur l'ennemi pendant l'assaut, de fossés de 2 toises de profondeur et de largeur; de dix tours dans les murs d'enceinte de la ville; de dix canons de fer et d'un de cuivre; de 402 boulets; de 8 saumons de plomb et de 8 tonneaux de poudre à canon. Du temps du premier organisateur de Kharkow, du voyévode Soukotine, à la vieille ville ou fortification furent ajoutés des petits bourgs, bâtis de chêne de mâts; ces bourgs étaient de 240 toises de circonférence et avaient 4 puits. Après l'organisation des fortifications de la ville la population de Kharkow augmenta à vue d'oeil et dès le commencement de son existence il servit de rempart à la défense de nos frontières méridionales des invasions désastreuses des Tartares. Kharkow, à l'instar des autres villes plus anciennes de la Petite Russie, telles que: Livny, Kromy, Bielgo-

rode, Oskol, Tambow, Woronège, etc., dut se garantir en partie par des lignes de fortifications artificielles; ainsi dans les lieux boisés on dût abattre des arbres et dans les endroits des rivières, où l'on pouvait passer au gué, enfoncer des pieux et des pilotis, afin de poser des barrières sur les «sakmy» ou chemins par lesquels avaient coutume de pénétrer les Tartares. C'est dommage qu'il ne soit resté aucun document à l'aide de quel«peuple»le préposé du czar, le voyévode Sélifonntow, avait bâti cette, ville, mais tout nous porte á croire que même les invasions des Tartares n'empêchaient pas les cosaques tcherkass et autres émigrés russes de venir s'établir dans les faubourgs de Kharkow. Cela vient à l'appui de ce que déjá en 1654 il exista dans la ville 4 églises: de St. Nicolas, de l'Annonciation, de la Nativité et de la Résurection et qu'en 1659 fut construite dans la ville fortifiée la cathédrale de l'Assomption (Ouspennsky). «L'inventaire» du czar Alexeï Mikaïlovitch de 1668 témoigne qu'à cette époque Kharkow était peuplé non seulement de cosaques tcherkass—soldats et cosaques-laboureurs—mais aussi de marchands et de gens de classes différentes; d'après le dit «inventaire» de 1668 il y avait dans la ville des régiments cosaques qui comptaient 1070 hommes, de tcherkass — laboureurs 1023 hommes, de fils de boyards 55 hommes. Durant 115 ans (de 1650 à 1765) Kharkow fut le chef - lieu militaire du régiment Slobodsky,

c'est-à-dire de l'un des régiments qui formaient la garnison de l'Ukraïne Slobodsky, ce dont il sera parlé plus loin, à la description du gouvernement de Kharkow. Sous le règne de l'Impératrice Catherine II, en 1780, Kharkow devient chef-lieu de la lieutenance de Kharkow, qui exista jusqu'en 1796, c'est-à-dire jnsqu'à l'avènement au trône de l'Empereur Paul I; à cette époque Kharkow devient ville de province et son histoire se fait celle de toutes les autres villes de la Russie, resserrées dans les cadres du diplôme de donation, donné aux villes de la Russie en 1785. Il est vrai que sous le règne de Paul I les institutions de Catherine II furent révoquées, mais à l'avènement au trône d'Alexandre I le diplôme de donation de 1785 recouvrit son ancienne importance et son organisation première, sous laquelle toute la gestion des affaires de la ville se concentrait au pouvoit des chefs du gouvernement et de l'administration centrale; ces lois restèrent en vigueur jusqu'à l'édition du règlement des villes de 1871. Pour en conclure avec notre aperçu rapide sur le passé de Kharkow il nous reste à dire que Pierre le Grand visita Kharkow, lors de son retour d'Azow en allant à Poltava. Le matin du 2 Juin 1709, le jour de la fête de l'Ascension, Pierre I arriva à Kharkow, entra à l'église de St. Nicolas, où il resta pour l'office des heures, ensuite passa à la cathédrale d'Ouspennsky, assista à la grand'messe et lit lui-même les Epîtres. Après la messe

et l'inspection des fortifications le Czar quitta Kharkow et, par Lioubotine et Walky, se rendit à Poltava, sous les murs de laquelle, 25 jours plus tard, eut lieu le drame sanglant avec Charles XII ou la célèbre bataille de Poltava (27 Juin 1709).

Le chemin de fer Balachovo—Kharkow passe par le gouvernement de Kharkow sur une étendue de $160^1/_2$ verstes, par les districts de: Kharkow (à partir de la station Kharkow—Tovarny (de marchandises) jusqu'à la 25-ème verste); Zmiewsky (de la 25-ème à la 72-ème verste); Woltchannsky (de la 72-ème à la 76-ème verste); repasse ensuite par le district Zmiewsky (de la 76-ème à la 78-ème verste); le dernier district du gouvernement de Kharkow est celui de Koupiannsky (de la 78-ème à la $106^1/_2$ verste); à cet endroit de la voie ferrée commence le district Wałouïsky du gouvernement de Woronège. Qu'était-ce donc naguère que le gouvernement de Kharkow? La localité où se trouve actuellement ce gouvernement et la riche et florissante ville de Kharkow était jadis un champ où erraient les peuples nomades. Servant de grand' route aux peuples différents, ce pays vit défiler pendant de longs siècles des tribus nombreuses et de races différentes, qui venaient toutes de l'Asie populeuse. Les Goths et les Huns y passèrent au IV et les Avares et les Obres au VI siècle. Faisant place l'un à l'autre, ces peuples laissaient après eux différents monuments,

restés intacts jusqu'à nos jours; ces monuments sont: des «tombeaux» (maïdanes) — consistant en grands tertres, dispersés en grand nombre par tout le vaste sud de la Russie; des idoles de pierre, d'un travail fort grossier, connues dans le peuple sous le nom de «babas», qui paraissent être des sentinelles posées sur les tombeaux ou tertres mortuaires; des passages souterrains, appelés «léky», qui s'unissent entre eux en guise de catacombes et enfin des emplacements de villes. Dans ces tombeaux et passages furent trouvés différents objets antiques en métal; tels que: armes et parures de femmes ainsi que des monnaies romaines à l'éffigie des empereurs romains des premiers siècles de l'empire; ces monnaies témoignent que ce pays était déjà peuplé à cette époque. Plus tard, au commencement de l'histoire russe, ces lieux furent habités par les Kozars, ensuite par les Petchéniègues et par les peuples des Torks et des Kowouï qui étaient du même sang que les Petchéniègues; plus tard encore vinrent du Don et des mers Noire et d'Azow, «les corbeaux noirs, les païens maudits», les Polowtzy. Les Russes de cette époque, au prix de leur sang, enlevèrent à ces barbares les terres pittoresquement situées sur le parcours du Donetz et des fleuves Oudà; mais la domination des braves Russes ne fut pas de longue durée; ils furent complètement emportés par le brisant tempêtueux des hordes tartares. Ces fils sauvages du grand Mogol devinrent

pour longtemps les uniques maîtres des terres qui font actuellement partie du gouvernement de Kharkow. Les Tartares trouvèrent des ennemis acharnés et terribles dans les cosaques petits-russiens aux XVI et XVII siècles. Au commencement du XVII siècle les Polonais chassèrent les Tartares au delà de la rivière Merlo et s'emparèrent de la partie nord-ouest du gouvernement de Kharkow, et ce n'est qu'à la moitié du XVII siècle que la domination de ce pays commença à passer aux mains tenaces et puissantes de l'empire moscovite.

C'est pour ces raisons qu'environ 200 ans de cela, les terres du gouvernement actuel de Kharkow restèrent désertes et inhabitées; ces terres étaient situées aux confins des possessions de la Grande Russie et se composaient de la Petite Russie, qui appartenait alors à la Pologne, et des steppes que les Tartares de la Crimée considéraient comme leur appartenant. Peupler graduellement un tel pays, soumis aux attaques de trois puissances continuellement guerroyant entre elles, était chose impossible. Le collecteur des antiquités de l'Ukraïne (pays limitrophe) l'académicien I. I. Srezenewsky, dans les suppléments de ses «Annales de l'Ukraïne», décrit dans les termes suivants comment fut peuplé le gouvernement actuel de Kharkow.

Les terres, où se trouve actuellemenr l'Ukraïne Slobodsky, furent presque complètement inhabitées à la moitié du XVII siècle. De temps à autre, au

milieu des forêts et des marécages impraticables, s'élevaient des emplacements tartares et sur les bords des rivières des places frontières russes, qui gardaient l'empire moscovite des invasions de voisins ravisseurs.

La première émigration dans ces terres des habitants de l'Ukraïne eut lieu sous le czar Michel Féodorovitch et elle comprenait 8 ou 10,000 hommes. Ces émigrés venaient du pays qui se trouve au delà du Dniêpre et se nommaient «Tcherkass» [1]). Il n'y a aucunes données concernant leur organisation et la manière dont ils furent administrés. Beaucoup de ces Tcherkass s'occupaient de la chasse aux bêtes et aux oiseaux et la chasse fut cause principale pourquoi ces cosaques s'établissaient en

---

[1]) Dans la Russie Moscovite on appelait Tcherkass les cosaques du Dniêpre qui reçurent leur nom de la ville de Tcherkass-capitale des cosaques du Dniêpre. Ce nom s'étendit plus tard sur tout le peuple russe, qui habitait au sud de la Russie. Le premier point du gouvernement actuel de Kharkow, où s'établirent les Tcherkass, fut l'emplacement de Tchougouew et ce fut là que prêtèrent serment à l'empire Moscovite en 1638, les Tcherkass, venus à la suite du hetman Ostranitza (Jacques Ostrianine); tous ces cosaques reçurent à cette occasion un salaire consistant en argent et en blé, afin de leur donner les moyens de s'établir dans ces lieux nouveaux. En même temps le gouvernement moscovite envoya à Tchougouew le voyévode Stchétinine avec 200 soldats russes.

Note de l'Auteur.

«*slobody*» ou bourgs séparés, d'où ces émigrés reçurent aussi leur nom de «*slobogeanes*» ou habitants des bourgs. Entourés des tous côtés par les Tartares, les émigrés de l'Ukraïne durent toujours être prêts à se défendre de leurs attaques désastreuses. La nécessité les força à organiser de leur milieu un corps de garde ou des sentinelles et, s'unissant aux streltzy, qui habitaient dans les forteresses russes, ils repoussèrent maintes fois des campements de guerriers tartares. Ces escarmouches furent graves et fréquentes et l'une d'elles surtout mérite une attention toute particulière, car elle fut cause que les Tartares renoncèrent pour longtemps à leurs anciennes «stoïbistchy» (campements de nomades) et gagna aux émigrés cosaques la protection du czar Michel Féodorovitch. L'acteur principal de cette escarmouche avec les Tartares fut Conradin Soulima, qui, en 1640, attaqua les Tartares près du fleuve Mégea et fit prisonnier l'un de leurs khans du nom d'*Aksaka*; cette escarmouche se termina par la victoire des Tcherkass qui battirent complètement les Tartares et les chassèrent vers le Don. De 1650 à 1651 eut lieu la seconde émigration des habitants de l'Ukraïne; ils bâtirent leurs slobody ou bourgs à partir des sources du fleuve Soula, le long des rivières Vira, Krigua, Lokna, Psiol, Vorskla, Merla, des deux Oudà, Lopagne, Kharkow, Mégea, Kolomak, du Don Septentrional et de l'Oskol. Le nombre des émigrés augmenta

considérablement les années suivantes et en 1660 ils formaient trois *régiments*, nommés régiments «*tcherkass, slobodsky*». Ces régiments furent *Soumesky, Aktirsky* et *Kharkowsky*; de ces trois celui de Kharkowsky se divisa en deux régiments séparés: en celui de *Kharkowsky* et en celui d'*Izioume*; Pierre I y ajouta encore le régiment d'*Ostrogochsky*. Le lecteur aura une idée plus exacte de ces arrangements s'il examine le tableau ci-joint des régiments slobodsky, fait en 1764. Déjà en 1654 l'Ukraïne Slobodsky comptait plus de 80,000 hommes d'habitants. Une population si nombreuse, sans cesse inquiétée par les attaques des Tartares de la Crimée, se vit forcée d'organiser dans les emplacements nouveaux où elle s'était établie, l'état traditionnel de *cosaques*, à l'instar de ceux du Dnièpre. Les villes elles-mêmes devinrent des points fortifiés ou fortifications, tels que: Izioume, Kharkow, Koupiannsk, etc. Le gouvernement russe approuvait un tel arrangement par des diplômes impériaux, donnés aux noms des chefs ou colonels, et le gouvernement moscovite envoya des voyévodes pour l'inspection des villes et de ces «établissements». Toute la population du pays se divisait, sous un tel ordre de choses, en trois corps ou classes suivantes: 1) en cosaques se trouvant au service; de ceux-là on prenait quelques-uns comme canonniers dans les villes; 2) en membres de compagnies ou de leurs aides, et 3) en paysans-propriétaires et en

Carte des troupes Slobodsky: Kharkowsky, Soumsky, Akhtyrsky, Izumsky et Ostrogojsky.



paysans de propriétaires. Chaque régiment était administré par un colonel et par les membres du conseil des officiers supérieurs du régiment. Le colonel était élu pour la vie par les anciens du régiment et à la majorité des voix. Gérant les affaires du régiment le colonel avait droit de condamnation des criminels, avait droit de donation des terres non occupées et pouvait en occuper de pareilles pour son compte et à titre héréditaire. Il confirmait toutes ces dispositions par des ordres écrits, des «circulaires», signés de son seing manuel et l'apposition de son cachet armorié, cachet qu'on employait comme celui du régiment. Les doyens ou conseil du régiment se formait de six employés, qui étaient: le préposé aux bagages, officier supérieur du régiment après le colonel, il était aussi chef des canonniers de toutes les places fortes; le juge—qui gérait les affaires civiles du régiment; l'essaoul—aide du colonel pour les affaires militaires du régiment; le cornette — qui était chef des cosaques portes-enseignes et dont c'était aussi le ressort de garder le drapeau du régiment; enfin deux scribes du régiment qui en étaient les secrétaires; l'un pour les affaires civiles et l'autre pour les affaires militaires du régiment. Tous ces six employés formaient *la rada* (c'est à dire conseil militaire) pour conférer sur les affaires les plus importantes de l'armée; chacun de ces six personnages avait droit de voix égale, le colonel seul disposant de deux voix. L'ordonnateur

dans la «rada» ou conseil, était le préposé aux bagages. Ce qui regarde les affaires civiles du régiment elles étaient résolues à la *maison de la ville* où siégeaient les mêmes personnages présidés également par le colonel, l'ordonnateur à ce conseil était le juge du régiment. Telle était, en termes généraux, l'organisation des régiments slobodsky, fondée sur les coutumes anciennes.

A l'époque critique, lorsque les cosaques du Dnièpre tantôt se soumettaient tantôt se détachaient de la Russie, sous les hetmans Wigowsky et Brioukowetsky, ce furent seuls les cosaques de l'Ukraïne qui, hors quelques rebellions peu importantes, restèrent fidèles au czar. En considération de ceci le czar Alexeï Mikaïlovitch leur fit restituer l'argent de redevance et leur conféra le droit d'exercer des professions en franchise de droits et exempts de redevance. Ces surséances leur furent confirmées par le czar Féodor Alexeïevitch, ainsi que par la Régente Sophie Alexcïewna et les czars Jean et Picrre I Alexeïewitchy. Pendant ce temps les Tartares de la Crimée s'affaiblissaient de plus en plus, de sorte que le service des cosaques slobodsky n'était plus de si grande urgence; d'un autre côté les «Tcherkass» s'étaient accoutumés à la vie fixée et paisible. Voici les raisons pourquoi, malgré qu'à la frontière méridionale du régiment (c'est à dire du gouvernement) de Kharkow, continuaient toujours à errer les Tartarcs Nogaï, une ère nouvelle commença

dans l'organisation du pays sous Pierre I. Le gouvernement russe tendait évidemment à soumettre les cosaques slobodsky à l'organisation et à l'administration de l'état russe, les déposséder de tout ce qu'ils avaient d'exclusif et égaliser ce pays avec les autres parties de la Russie. En 1708, à la division de la Russie en 8 gouvernements, les terres des régiments slobodsky entrèrent dans la composition, en partie du gouvernement de Kiew et en partie de celui d'Azow. Après la bataille de Poltava (1709) Pierre I laissa dans la Petite Russie 15 régiments sous le commandement de Repnine et confia la gérance des régiments slobodsky au général Pierre Matwéevitch Apraxine. Il paraît que ce fut à cette époque que vinrent se fixer dans ces parages les habitants de la Grande Russie. Apraxine et autres grands seigneurs de ce temps furent gratifiés de terres par les empereurs ou bien ils en achetaient eux mémes et y faisaient passer les paysans de leurs propriétés de la Grande Russie. Ce fut aussi à cette époque que vinrent s'établir ici des familles nobles de pays différents: la famille roumaino—walaque des Kantemire et celle d'extraction serbe du nom de Horwatt. Sous le règne de Pierre I les habitants de l'Ukraïne furent appelés au service des troupes régulières. Durant le règne de l'Impératrice Anna Ioannowna on commença à organiser (1737—1740) la ligne de démarcation de l'Ukraïne; cette ligne s'étendait du Dnièpre au Don, avait 20 forteresses et

devint un rempart puissant contre les attaques des Tartares. Environ à cette époque (1733) à cause de l'état pitoyable des habitants slobodsky, qui avaient à se plaindre de l'autorité privée des colonels et des doyens de régiments, il fut ordonné d'organiser dans la ville de Soumy une *commission d'organisation des régiments slobodsky*, présidée par le prince Schakowskoy. qui avait pour but la réorganisation du pays. Par suite du rapport de cette commission il fut ordonné: 1) nommer comme chef immédiat de tous les régiments slobodsky un *chef de brigade* spécial, élu du milieu des colonels cosaques, les autres colonels recevant le nom de *premiers-majors*; 2) changer le nom de maisons de la ville pour celui de *chancellerie*; 3) rendre la justice selon *le code de lois du czar Alexeï*; 4) siéger dans la chambre du conseil d'après le *règlement général*; 5) organiser à chaque chancellerie un *bureau d'actes de possession*, où l'on était tenu d'annoncer et inscrire tous les contrats d'acquisition passés préalablement, ainsi que toutes sortes d'actes juridiques, de concession et d'échange, «circulaires», données par les colonels et autres actes de possession de bourgs, villages, fermes, moulins, maisons, forêts, jardins et autres dépendances. En même temps fut aboli l'ancien droit d'occuper les terres et autres dépendances, quoique celles occupées avant cette prohibition furent assurées en possession héréditaire, malgré qu'ils n'eussent pas de contrats

d'acquisition écrits; 6) excepté les domestiques serfs, chaque homme, porté sur la liste de récensement, était tenu de *payer 21 copécks par personne*; 7) outre les régiments slobodsky en former un sixième, de dragons, des meilleurs subalternes de tous les autres régiments et les maintenir aux frais des cosaques; 8) avoir sur les drapeaux et sceaux des régiments les armes de l'empire au lieu de la croix qui y figurait avant. Plus tard, sous le règne de l'Impératrice Elisabeth Petrowna, suivit une période de répit, qui ne fut pourtant que de courte durée; cette impératrice abolit le régiment de dragons, supprima la chancellerie de la commission et donna ordre que les colonels, les doyens et les cosaques *profitassent de leurs anciennes faveurs*. En même temps le complet des cosaques fut augmenté de 5,600 hommes, et ceux qui étaient mécontents des arrêts rendus par les chancelleries du régiment avaient droit de porter plainte au *collège de justice* et en appeler au sénat. Enfin arriva le terme de l'existence des cosaques slobodsky et de leur suppression complète: en 1765 l'Impératrice Catherine II, ayant pris connaissance du désarroi dans l'organisation des cosaques de l'Ukraïne slobodsky, de l'administration mixte des affaires militaires et civiles, de l'entretien coûteux et de l'inutilité du service des cosaques, donna ordre de reformer tous les régiments slobodsky en régiments de hussards, ces régiments gardant leurs noms anciens, et changer les

noms de grades des officiers supérieurs et subalternes des régiments cosaques en grades correspondants de la ligne; organiser dans les terres cosaques le *gouvernement Slobodsky—Ukraïnnsky.* Quinze ans plus tard ce gouvernement reçut le nom de *lieutenance* (1780); en 1796 le nom de lieutenance fut de nouveau changé en celui de gouvernement Slobodsky—Ukraïnnsky et en 1836 il fut appelé gouvernement de Kharkow.

Actuellement le gouvernement de Kharkow se trouve entre 48°31′ et 51° de latitude nord et 51°30′ et 57°30′ de longitude est, et présente une figure oblongue, allant du nord-ouest au sud-est; dans sa partie nord cette figure a 90 et dans sa partie sud 150 verstes de large et 465 de long; l'aire du gouvernement de Kharkow, d'après la commission appréciative du gouvernement, est de 5,012,410 arpents, par son étendue ce gouvernement égale le royaume de Serbie et surpasse la Suisse, la Hollande et la Belgique; le seul district de Starobelsky surpasse en étendue la principauté du Monténégro et le duché de Hesse. Sous le rapport administratif le gouvernement de Kharkow se compose de chef-lieu, 11 districts, 30 camps de police, 69 sections territoriales, 243 bailliages et de 2,750 communautés villageoises avec une population totale de 2,650,022 habitants.

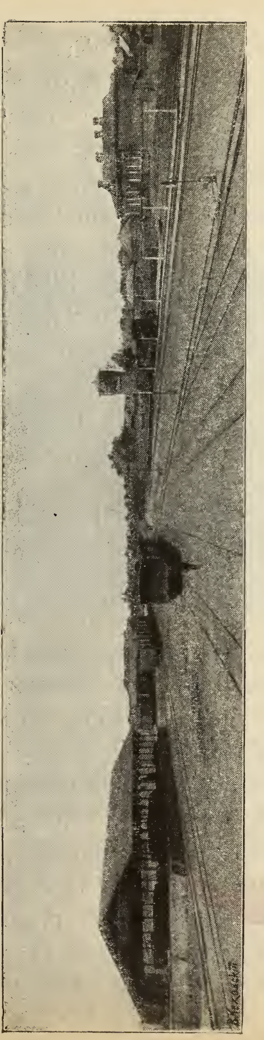
Chapitre III.

Chemin de fer Balachovo — Kharkow dans les limites du gouvernement de Kharkow.

Stations: Kharkow—Tovarny; Rogagne; district de Zmiew: stations: Tchougouew, Grakow; district de Koupiannsk: stations: Boulatzelewka, Staroverovka et Koupiannsk — Ouzlovaya.

(Fin).

Dix verstes au delà de la station Kharkow-Central, laissant de côté l'embranchement de 2 verstes 416 toises, qui s'étend jusqu'à la station de Novaya Bavaria et qui forme le chemin de jonction du chemin de fer Kharkow-Nikolaew (che-



Station Kharkow-Tovarny du chemin de fer «Balachovo-Kharkow».

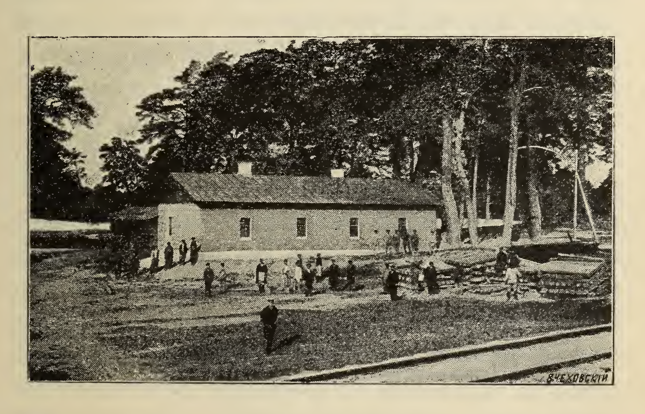
min de fer de l'état), passé le *poste Lopannsky*, bâti à la 5-ème verste près du pont de la voie ferrée au dessus de la rivière Lopagne, le train s'arrête, pour trois minutes, à la station de

Kharkov - Tovarny. Il n'y a point encore de bâtiment de voyageurs. Buffet provisoire. Cette station forme le point principal et point de tête du chemin de fer Balachovo—-Kharkow. Outre toutes sortes de dépendances et bâtiments de la gare il y a ici de voies de diverses nominations pour une étendue totale de 8104 toises, c'est à dire plus de 10 verstes. La voie du chemin de fer, à partir de la station Kharkow - Central à celle de Kharkow - Tovarny, passe par une localité sablonneuse et traverse les terres du village d'Osnowa, propriété de l'écrivain de mérite petit-russien Grégoire Féodorovitch Kwitka (pseudonyme Osnovianennko), qui naquit en 1778 et mourut en 1843. Le site du village d'Osnowa est une des plus belles localités pour villégiature aux environs de Kharkow. A quelques toises de la station Kharkow - Tovarny se trouve l'immense usine de locomotives, nouvellement inaugurée, une des meilleures de ce genre en Russie.

A partir de la station Kharkow - Tovarny la voie de fer suit une montée continue et, passant, à la 9-ème verste, la voie d'évitement *Lossévo*, le train stationne, 7 verstes plus loin, à la station de

Rogagne. Gare de IV classe. Point de buffet. La station est située dans une localité unie de step-

pes; à deux verstes de la station il y a la fabrique de papier d'emballage de Tzetline et à $2\frac{1}{2}$ verstes l'économie importante de Helferik — Sadé, appartenant au fabricant d'instruments aratoires de Kharkow; cette économie fait un commerce considérable de produits de l'élevage de cochons. A 5 verstes de la gare



Maison d'équipe à la 7-ème verste de l'embranchement Novaya Bavaria.

se trouve la grande économie de M. Passek (1,663 arpents). La station Rogagne reçoit plus qu'elle n'exporte de chargements, ainsi en 1898 il y eut une arrivée de 254,915 poudes (chaque poude = $16_{,39}$ kilogrammes), tandis que l'export n'en était que de 80,253 poudes. A 2 verstes de Rogagne, dans un chemin de traverse, on aperçoit une grande idole de pierre, connue dans le peuple sous le

nom de «baba», qui, probablement, est une des divinités païennes, dispercées en si grand nombre par tout le sud de la Russie; non loin de cette «baba» on voit des poteaux de pierre à demi ruinés qui sont, probablement, les restes de la ligne de démarcation, nommée ligne Ukraïnnsky. C'est connu que sous le règne de l'Impératrice Anna Ioannovna pour la défense des régiments slobodsky, fut construite la ligne Ukraïnnsky qui consistait en 17 forteresses et en un rempart et fossé continu sur une étendue de 400 verstes. Malheureusement il y eut fort peu d'investigations archéologiques et encore moins de fouilles systématiques dans le gouvernement de Kharkow; il n'y a que des notes de hasard de quelques investigateurs locaux, parmi lesquels la première place appartient à V. Passek et le professeur Borissiak. Cela va s'en dire que dans de telles conditions il faut bien s'abstenir de faire des suppositions quelconques par rapport aux monuments historico - archéologiques ci-mentionnés aux environs de la station Rogagne.

A partir de la station Rogagne la voie du chemin de fer suit une déclivité assez prononcée et, à la 25-ème verste de la station Kharkow - Tovarny [1]), passe du district de Kharkow dans celui de Zmiew, du gou-

---

[1]) C'est à noter que le nombre des verstes est compté à partir de la station Kharkow - Tovarny, considérée comme point de tête de la ligne du chemin de fer Balachovo-Kharkow, de la Société des chemins de fer du Sud-Est.

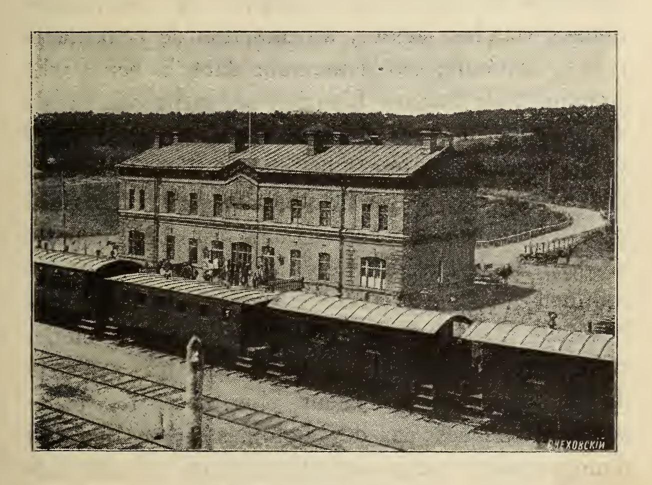
Note de l'Auteur.

vernement de Kharkow. Ce district est au sud du gouvernement et occupe une aire de 564,514 arpents. Le fleuve principal du district de Zmiew est le Donétz Septentrional qui y a un parcours de 100 verstes; naguère le Donetz ètait navigable dans ces parages. Outre le Donetz il y a ici les rivières: Ouda, Mégea, Gnilitza, Bourloutchka, Bereka et un immense lac (7 verstes de long, 5 — de large et plus de 2 toises de profondeur)—*Limane*. La population du district de Zmiew, d'après le dernier récensement, est de 231,782 hommes. Il existe dans le peuple la tradition suivante au sujet du lac de Limane, situé à 12 verstes de la ville de district Zmiew. «A l'endroit où se trouve à présent le lac il y avait naguère le village de Limane, mais ses habitants par leurs péchés s'étant attirés le courroux du Tout-Puissant le village s'enfonça sous terre et à sa place on vit apparaître un lac. Même actuellement, lorsque le temps est calme, le matin, à la pointe du jour, on peut entendre, en posant l'oreille à terre, les ménagères appeler leurs cochons et leurs poules et une certaine année, à une époque fort reculée, lors d'une grande sècheresse, lorsque le lac devint très bas, on put voir la croix sur le faîte du clocher du village enfoncé; les pécheurs y attachaient même leurs bateaux [1]).

[1]) Voir le Recueil de Kharkow № 2, 1888, article du professeur Bogaleï «Notes archéologiques, ethnographiques et topographiques sur le gouvernement de Kharkow» page 146.

Passé, à la 11-ème verste de la station de Rogagne, la voie d'évitement *Moknatch* et encore 10 autres verstes par une belle localité boisée, le train s'arrête à la station *Tchougouew*. Gare de III classe; chambre de toilette pour dames; buffet-panier et buffet hôtel. La ville de Tchougouew est située à $2^1/_2$ verstes de la station; c'est une ville presque morte en hiver et fort animée en été. Son animation en été est dûe à deux causes: premièrement, en ce que beaucoup d'habitants de Kharkow viennent y passer le temps de la villégiature et secondement en ce que depuis longtemps déjà, non loin de Tchougouew, près du village Malinowka il y a tous les étés grand campement militaire, principalement de la cavalerie de l'armée de l'arrondissement militaire de Kiew. *Fiacres:* équipage à 2 chevaux: de la gare à la ville 35 cop.; équipage à 1 cheval («vagneky»)—20 cop.; hôtel (le seul de la ville) de Simannsky; chambre depuis 50 cop. Dans la «Description Topographique de la lieutenance de Kharkow» éditée en 1788, il y a des données sur Tchougouew, d'où l'on apprend que cette ville fut naguère ville de district. «Fut bâtie sous le règne du czar Jean Vassiliévitch (le Terible)—lit-on dans la «Description Topographique»—et surpasse par son antiquité toutes les autres villes de la lieutenance de Kharkow. Tchougouew est situé sur une hauteur de la rive droite du Donetz, les faubourgs de la ville se trouvent sur les deux rives du Donetz, et

de la rivière Tchougowka. Avant la colonisation des régiments slobodsky cette ville fut considérée comme défense extrême des colonies intérieures de la Russie contre les attaques des Tartares. Avant l'organisation de la lieutenance de Kharkow, Tchougouew



Station de Tchougouew.

et son district appartenaient au gouvernement de Bélogorodsky et une chancellerie de voyévode y était organisée. Deux routes conduisaient naguère par Tchougouew: 1) celle qui d'après les livres anciens s'appelait route *Czarégradsky* et menait de Moscou à l'ex-frontière, à la petite ville de Czariow-Borissow, située à l'embouchure de la rivière Oskol, qui

se jette dans le Donetz; cette route conduisait au delà de la frontière russe; 2) route menant de Kiew et de toute la Petite Russie; elle traversait Kharkow et conduiait par Tchougouew à Izioume. Il y a à Tchougouew un vieux rempart et fossé ainsi que tous les tribunaux de justice; les employés de ces institutions y ont leur séjour, à l'exception de ceux de la police inférieure, qui demeurent dans la petite ville supprimée de Saltow. L'ancien régiment cosaque de Tchougouew s'y est colonisé depuis longtemps. Il y a annuellement une foire de peu d'importance et chaque semaine y ont lieu deux marchés. La fabrication principale de Tchougouew est le — *tannage de hisquains.* Les pelletiers de cette ville sont renommés pour leur travail et surpassent dans toute l'Ukraïne tous les autres artisans du même métier c'est pourquoi les pelisses faites par les pelletiers de Tchougouew se paient plus cher; les pelisses sont cousues par des hommes et des femmes d'une manière toute particulière, nommée ourlet kalmouck; le *tissage de ceintures de laine, la fabrication de selles et de souventrières* se produit aussi à Tchougouew». Il n'existe qu'une seule inexactitude dans cette description minutieuse de Tchougouew, c'est que cette ville fut fondée non sous le règne de Jean le Terrible mais bien sous celui du czar Michel Féodorovitch, en 1638, lorsque vint à Belgrade, à l'invitation du czar, une grande partie de cosaques commandés par Jacques Ostré-

nine, ce furent ces nouveaux émigrés qui fondèrent, dans la steppe déserte et inhabitée, la ville de Tchougouew. La ville de Czaréborissow est plus ancienne que celle de Tchougouew, a présent ce n'est qu'un petit bourg, nommé Czaréborissowka, du district d'Izioume du gouvernement de Kharkow. Actuellement l'industrie florissante de Tchougouew et de ses environs consiste dans la fabrication de pendants d'oreilles et de broches pour les paysannes élégantes.

Tchougouew est du district de Zmiew et se trouve à $73^1/_4$ verstes de son chef-lieu, c'est à dire de la ville de Zmiew, qui est située sur la rive du fleuve Mégea, à son embouchure dans le Donetz Septentrional; Zmiew est à 34 verstes de Kharkow. Dans le livre du «Grand Plan» il est déjà question du tertre ou emplacement de Zmiew.

On rapporte le fondement de Zmiew à 1640, lorsque Conradin Soulima et quelques émigrés de l'au-delà du Dnièpre vinrent ici et y fondèrent une petite forteresse. Depuis 1797 Zmiew devint ville de district et ne compte actuellement que 4652 habitants, de sorte que sa ville sans district Tchougouew la surpasse par le nombre de ses habitants, dont il y a 11,877 hommes. Les aborigènes de Zmiew racontent jusqu'à nos jours la tradition suivante sur la fondation de leur ville. A une époque fort éloignée, à l'endroit de la ville actuelle fut bâti un hameau ou ferme, ne portant aucun

nom; la montagne, où se trouve à présent le cimetière et les moulins était alors couverte de forêts où vivaient des ours et des cerfs et le fleuve Donetz, qui coule au pied de cette montagne, était dans ce temps un fleuve fort large et imposant. Dans le fleuve Donetz avait son séjour un monstre épouvantable du nom de Zmiy, qui avait sept têtes et qui sortait tous les jours au ras de l'eau pour y attendre sa proie qu'il prenait parmi le bétail allant à l'abreuvoir ou parmi les hommes et surtout les enfants qui se promenaient dans la forêt et qui descendaient imprudemment vers le bord de la rivière pour se baigner dans le fleuve Donetz; c'est pour cette raison que la ferme reçut le nom de Zmiew, c'est à dire appartenant au Zmiy, dans ce sens que c'était de cette ferme que le monstre ou Zmiy choisissait ses victimes. Enfin dans cette ferme du Zmiy vint s'établir un homme du nom de Vassil, surnommé le Grand, à cause de sa grande taille; il était si fort que personne ne pouvait lutter avec lui sans en être vaincu; ce Vassil conçut l'idée téméraire de débarasser le hameau de la présence néfaste du monstre Zmiy; en ce but il s'entoura le corps d'étoupe, afin que le monstre ne pût le mordre à travers, prit dans ses mains une longue lance au bout de laquelle il attacha également un morceau d'étoupe imbibé de résine; ainsi équipé il se rendit au bord du Donetz, pour attendre la sortie du monstre; ce dernier, flairant la présence d'un être

vivant au bord du fleuve, ne tarda pas à sortir de l'eau et se jeta sur Vassil; celui-ci, alluma l'étoupe attachée au bout de la lance, s'approcha du Zmiy et, enfonçant la lance et l'étoupe brûlante dans la gueule du monstre, l'étouffa sur place; mais le hameau garda pour toujours le nom de Zmiy.

Malgré que les environs de Tchougouew abondent en céréales pourtant le proche voisinage de Kharkow est cause qu'il y a peu de chargements pour la station du chemin de fer Tchougouew, vu que le blé du district de Zmiew est préférablement exporté par charroi. L'activité de la station Tchougouew (en 1898) s'exprima par l'arrivée de 503,411 poudes et par l'exportation de 532,349 poudes de chargements.

Une verste au delà de la station Tchougouew le train passe par un grand pont à trois arches, bâti sur le Donetz Septentrional, ensuite, parcourant 18 verstes encore, il passe devant la voie d'évitement *Korobtchino,* située à la 48-ème verste de Kharkow, et s'arrête à la station de

Grakovo. Point de buffet. Cette station a l'air triste et isolé au milieu des vastes steppes qui l'entourent. A douze verstes au delà de Grakovo le train, à la 72-ème verste de Kharkow, pénètre dans le district de Woltchannsk, qu'il ne traverse que sur un espace de 3½ verstes; ensuite, à partir de la 76-ème à la 78-ème verste, la voie du chemin de fer repasse de nouveau par le dis-

trict Zmiewsky et à la 78-ème verste pénètre dans les terres du district de Koupiannsk, du gouvernement de Kharkow, qu'elle passe sur une étendue de 82 verstes, jusqu'aux confins du district de Walouïsk, du gouvernement de Woronège. Vu que le district de Koupiannsk, dans toute son étendue, se trouve dans la sphère d'influence du chemin de fer Balachovo — Kharkow il faut en prendre plus ample connaissance. Situé dans la partie sud-est du gouvernement de Kharkow l'aire du *district de Koupiannsk* est de 6,070 verstes carrées avec une population de 238,132 habitants, dont plus de 89% sont des Petits-Russiens. Le fleuve le plus important de ce district est le Donetz Septentrional qui coule sur le confin du district sur un espace peu important, tandis que le fleuve Oskol traverse le district de Koupiannsk de part en part. Le sol prédominant est terre végétale; 14,980 arpents sont sous bois, dans lesquels prédominent: le chêne, le frêne, l'érable, l'orme, le tilleul et le tremble; il y a très peu de plantations d'arbres à feuilles aciculaires. Le district de Koupiannsk est riche sous le rapport archéologique; il y a ici beaucoup de tertres souvent ornés de babas ou idoles de pierre. Lorsqu'on fouilla ces tertres on y trouva des monnaies byzantines du VI siècle, dont la provenance en ces lieux le professeur D. I. Bogaleï explique en ce que ces tertres datent, probablement, de l'époque où quelques tribus slaves étaient tributaires des

Kozars, et ces derniers, se trouvant en relations avec Byzance, pouvaient facilement apporter ces monnaies en ces lieux; quant aux babas de pierre, — d'après l'opinion du même investigateur — ce sont les monuments de la domination des Polowtzy dans ce pays.

En 1898 la station Grakowo expédia de chargements divers 261,832 poudes et en reçut 347,944 poudes, mais sous peu l'activité de la station augmentera considérablement, grâce à la construction, à 7 verstes de la station, d'une grande usine de sucre de betterave et d'une distillerie. Passé, à la 9-ème verste de Grakovo, la voie d'évitement *Bourloutzkaya*, après un trajet de 12 verstes encore, c'est à dire à la 79-ème verste de Kharkow, le train s'arrête à la station de

Boulatzelevka. Point de buffet. La station est entourée de champs pleins de terre végétale; près de la gare il y a quelques hangars pour le versement du blé, vu que la principale activité commerciale de la station est — l'exportation de chargements de céréales. En 1898 Boulatzelewka expédia 858,832 poudes de chargements différents et 1,617 têtes de gros bétail, ce qui prouve clairement que cette station est le point de ralliement de troupeaux de boeufs, qu'on amène principalement des environs de la ville de district Izioume, qui se trouve à 70 verstes de Boulatzelewka. En 1898 cette station ne reçut que 152,970 poudes de marchandises différentes; principalement

pour les besoins du modeste commerce de la ville d'Izioume. Chef-lieu de district du gouvernement de Kharkow, *Izioume* est situé sur le Donetz Septentrional; les annales du XVI siècle font mention d'un tertre—Izioume, où se trouvait un poste de sentinelles russes et lieu où vivaient les chasseurs du czar. On rapporte la fondation de la ville à 1681, lorsqu'elle fut bâtie par un colonel de Kharkow du nom de Grégoire Donetz, et la nouvelle ville d'Izioume joua le rôle de forteresse importante qui défendait l'Ukraïne Slobodsky des attaques des Tartares. Actuellement cette ville compte 12,959 habitants. A trois verstes de la station Boulatzelewka se trouve un grand chaufour; quant aux économies de propriétaires, les plus importantes sont celles de: Markow à 12 verstes; de Boulatzèle à 6 verstes et de Kostomarow à 2 verstes de la station.

A treize verstes au delà de Boulatzélewka, passé la voie d'évitement *Zmievsk,* la localité devient plus gaie et plus variée: des villages petits - russiens, dont les chaumières blanches (khaty) se cachent dans la végétation luxuriante des jardins, des forêts touffues, des riantes vallées, tout ce décor varié produit une impression des plus agréables et le train, quittant le triste et uniforme paysage des steppes, descend à toute vapeur une déclivité de toute beauté qui se prolonge jusqu'à la 100-ème verste de Kharkow, jusqu'à la station de

Starovérovka. A deux verstes avant la station le

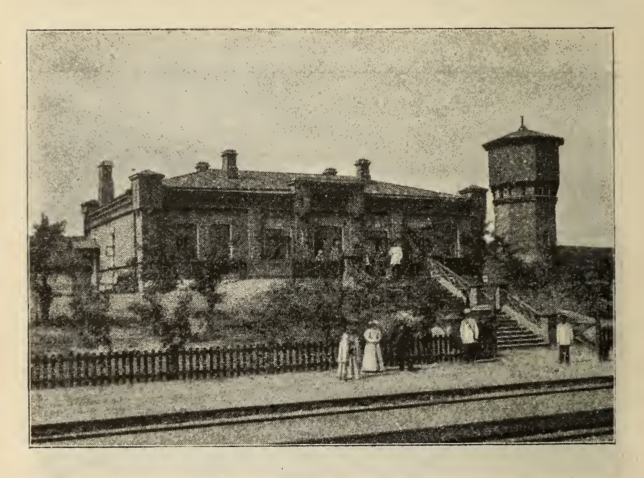
remblai du chemin de fer traverse une jetée de 11 toises, dans laquelle se trouve un immense tuyau de descente en pierre, avec un orifice de 2 toises pour le passage des hautes eaux. Grâce à tout un réseau de riches économies de propriétaires qui entourent cette station, comme celle de Kropiwnitzky



Vue de la voie du chemin de fer à la déclivité de Starovérowka.

(à 18 verstes), de Stepanow (à 12 verstes) et autres, la station de Starovérowka expédie plus d'un demi-million de poudes (en 1898—574,758 poudes) principalement de chargements de céréales, ne recevant en même temps que 60,000 poudes de chargements divers, qui consistent principalement en modestes

marchandises, usitées dans le milieu paysan et que l'on vend dans les boutiques du riche et populeux bourg de Starovérowka; ce bourg s'étend le long de la voie du chemin de fer à 6 verstes avant d'arriver à la station du même nom.

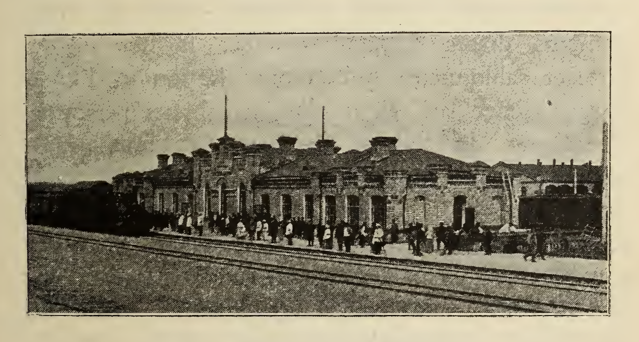


Station de Starovérowka.

Une distance de 16 verstes sépare Starovérowka de la station *Koupiannsk - Ouzlovaya;* à la 10-ème verste se trouve la voie d'évitement *Blagodatnaya*; la voie du chemin de fer traverse ici les plus beaux sites de la vallée du fleuve Oskol. Sur ce parcours on ne voit que de grandes échancrures et encore de plus grandes jetées avec des tuyaux de pierre; à

la 107-ème verste, sur la rivière Ossinowka, et à la 116-ème verste au dessus du fleuve Oskol il y a des ponts de fer; le dernier est de trois arches, dont chacune est de 30 toises de long.

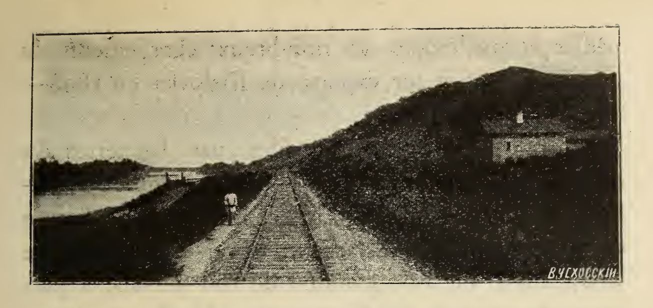
Koupiannsk - Ouzlovaya — station de III classe. Buffet-pauier. Chambre de toilette pour dames, télégraphe et section de la poste. A partir de la station de Koupiannsk - Ouzlowaya la voie du



Station de Koupiannsk-Ouzlowaya.

chemin de ter fait un tournant presque à angle droit et va à nord-nord-est dans la direction de Balachovo. Dans la direction sud-est de la station d'Ouzlowaya est la ligne Lissitchannsky—embranchement du chemin de fer Balachowo — Kharkow — cet embranchement sert de ligne de jonction de Rostow sur Don et de tout le rayon de charbon de terre avec Kharkow et Moscou, au moyen des

chemins de fer du Sud—Est. Malgré que la station de Koupiannsk-Ouzlowaya est un point de transport et de jonction par excellence, néanmoins son activité indépendante est fort considérable; ainsi en 1898 il fut exporté de cette station 803,942 poudes, qui consistaient principalement en chargements de céréales et en chargements de chaux, fabriquée au chaufour de Mr. Dounaew (1$^1/_2$ verste de la station); la même année (1898) la station reçut de chargements divers 237,260 poudes. La localité déserte et sablonneuse qui entoure la station d'Ouzlowaya, grâce au séjour d'un nombreux personnel d'employés du chemin de fer, s'est transformée actuellement en une petite ville avec marché, boutiques, inévitables cabarets (c'est à dire boutiques de vin, dont la vente se fait de l'état, vu qu'au gouvernement de Kharkow est introduite le monopole de vin de la couronne), il existe même un hôtel pour voyageurs, qui porte sur l'enseigne le nom peu correct de «Hôtel Adessa». Outre de nombreuses maisons, dépendant de la station et destinées aux logements des employés de la gare, d'un immense dépôt de locomotives, la station possède encore des voies de différentes nominations pour une étendue totale de presque 11 verstes (5,477,$_{50}$ toises) et 40 aiguilles de la voie pour la translation d'une voie à une autre.



Vue du remblai du chemin de fer près de Lissitchannsk.

Chapitre IV.

Embranchement Lissitchannsky du chemin de fer Balachovo—Kharkow.

Stations: Kislowka, Krivochéewka, Swatovo, Kabanié, Kremennoé.

Onze verstes au delà de la station de Koupiannsk - Ouzlowaya le train, suivant toujours une montée continue, s'arrête, à la 20-ème verste, à la station de IV classe — *Kislovka.* Point de buffet; chambre de toilette pour dames. La situation de cette gare non loin des grandes économies de propriétaires comme celles de: MM. Kotchine, Abazà, Gorbatchow, Chkitsky Biéletsky, Koutiko et Barko, Drogine et Zaïtzew, ainsi que de grands villages de Pokrowsky, Douvannky et Pestchanny, situés à 18 verstes de Kislovka, permet à cette station d'ex-

pédier annuellement de nombreux chargements de céréales, dont il fut exporté de Kislovka en 1898—381,534 poudes.

Le train, continuant de filer par les terres du district de Koupiannsk, du gouvernement de Kharkow (l'embranchement Lissitchannsky, du chemin de fer Balachovo — Kharkow, traverse le district de Koupiannsk sur une étendue de 100 verstes, à partir de la station de Koupiannsk - Ouzlowaya) par une localité unie de steppes, passe, à la 9-ème verste de Kislovka, la voie d'évitement *Berestowaya* et s'arrête, à la 34-ème verste, à la station de IV classe — *Krivochéewka*, qui, au total, ressemble à la station précédente. L'activité commerciale de Krivochéewka s'exprime principalement par l'export des chargements de céréales, envoyés à la station des économies, villages et fermes voisines de: Kouziomovka (1 verste), Krivochéewka (5 verstes), Kolomiytchiky (4 verstes) Sègnekovo (20 verstes), Stelmakowka (7 verstes), de la ferme Krépakowka (7 verstes), de l'économie de Paramonine (7 verstes), Ivachoura (12 verstes), Kramarennko (2 verstes) et Dohl (12 verstes).

Le trajet de 21 verstes entre Krivochéewka et la station suivante de Swatovo est extrêmement pittoresque: de grands et profonds ravins, qu'on traverse sur de grands remblais, comme par exemple celui de la 44-ème verste, sur le ravin Storogennkow avec une jetée de 10 toises, ou le remblai de la

47-ème verste sur le ravin Plossky, traversé par une jetée, à l'intérieur de laquelle passe un tuyau de briques pour le passage des hautes eaux, ayant un orifice de $2^1/_2$ toises. Sur ce parcours on traverse deux rivières: à la 51-ème verste la rivière — Krassnaya, sur laquelle est bâti un pont de 35 toises et à la 53-ème verste la rivière — Kharina avec un pont de 12 toises. Sur cet espace il y a aussi deux voies d'évitement pour le croisement des trains à marchandises: la voie d'évitement *Kouziomovka* à la 7-ème verste de Krivochéewka, et celle de *Gonntcharnoé* à 6 verstes de Kouziomovka; au delà de Gonntcharnoé, à la 55 - ème verste de Koupiannsk-Ouzlowaya le train stationne à

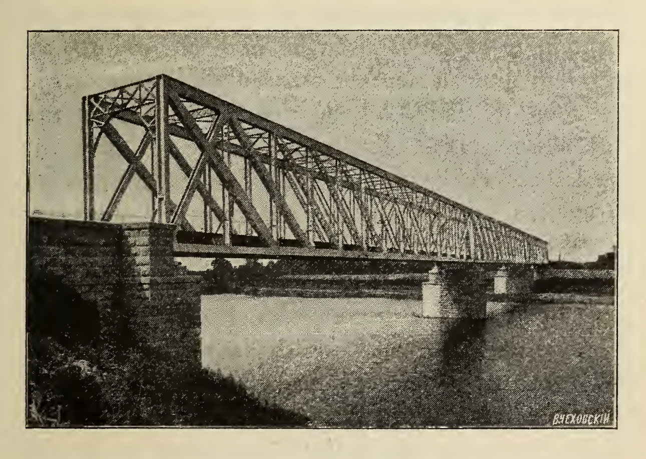
Swatovo, station de III classe. Buffet - panier; chambre de toilette pour dames; télégraphe, section de la poste. A droite de la voie de fer, non loin de la station est le grand village commerçant de Swatovo - Loutchka avec une population d'environ 7000 habitants; à la 54-ème verste de ce bourg sur la grand' route est la ville de district *Starohielsk*, du gouvernement de Kharkow; à 4 verstes de Swatovo — deux grands villages Bielotzerkowka et Mélowatka; à 6 verstes — Swistounowka et enfin, à 25 verstes de la station, la grande économie du propriétaire Sochalsky. Une situation si favorable au commerce, au centre de grands villages et économies fertiles en blé, donne lieu à supposer que la station de Swatovo deviendra

sous peu une des premières pour l'export et l'arrivée de différents chargements, surtout pour l'export des chargements de céréales et de bétail. En 1898 la station Swatovo expédia 1,906,348 poudes de chargements divers, de ce nombre 1,698,838 poudes de chargements de céréales, dont 1,347,983 poudes étaient de froment et 1,248 têtes de gros bétail. Lors de l'existence de l'Ukraïne Slobodsky le bourg de Swatovo - Loutchka appartenait au régiment slobodsky d'Izioume.

A 20 verstes de Swatovo, passant à la 10-ème verste la voie d'évitement *Kripkovo*, le train, filant tout le temps par la localité excessivement pittoresque et de végétation luxuriante de la vallée de la rivière Krassnaya, s'arrête, à la 75-ème verste de Koupiannsk, à la station de IV classe

Kabanié. Se trouvant au centre d'un arrondissement riche en céréales, cette station exporte aussi une quantité considérable de froment petit-russien, dont il fut expédié de Kabanié, en 1898, 324,892 poudes du total de 466,744 poudes de tous les chargements de céréales. A 2 verstes de cette station est le grand bourg de Kabanié (ou Kabanovo). La localité est très belle et pittoresque: le bourg est séparé en deux par la rivière Krassnaya, dont la rive droite est fort escarpée, cretacée et en partie boisée, tandis que sa rive gauche est basse et c'est ici que le bourg est situé, préférablement sur un sol bas et uni de terre végétale et en partie sur un sol marécageux. La ri-

vière, par son cours, sépare le bourg en deux parties et se jette dans le Donétz Septentrional à 30 verstes de cet endroit. La première partie du bourg, nommée *Sélo,* lieu de la première colonie, se trouve sur la rive droite de Krassnaya, au pied d'une chaîne, de montagnes, coupée de temps à autre par



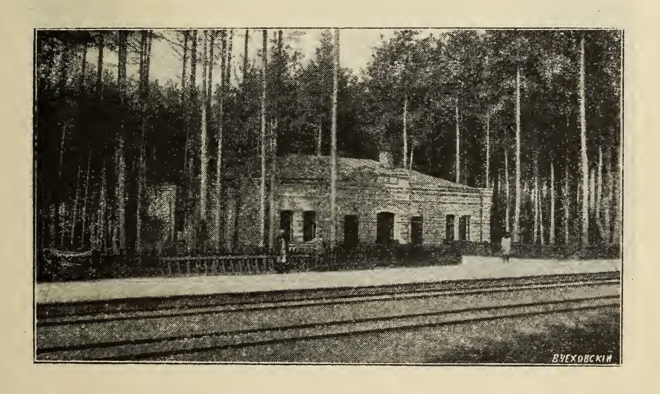
Pont du chemin de fer sur le Donétz Septentrional, près de Lissitchannsk.

de ravins profonds, qui, d'après le dire des aborigènes, 45 ans de cela, étaient couverts de forêts épaisses, où vivaient différentes bêtes tels que: loups, ours, renards, lièvres et de nombreux sangliers, d'aprés lesquels le bourg fut nommé. La seconde partie du bourg, appelé Kabanié, occupe une place basse qui jadis était toute couverte de marécages dans

lesquels poussaient des joncs impenérables et vivaient également beaucoup de sangliers sauvages. A ce qu'on dit le bourg de Kabanié fut exclusivement peuplé de personnes que le gouvernement faisait transporter pour crimes en Ukraïne, vu que ce pays était aux confins de l'empire; il fut aussi peuplé de vagabonds qui s'établissaient au pied de la montagne et qui reçurent, pour cette raison, le nom de podgorny, ce qui veut dire: demeurant au pied de la montagne (le nom de famille Podgorny est jusqu'à présent fort répandu dans ces lieux). Les occupations principales des habitants étaient la chasse aux sangliers et l'agriculture, ils s'occupaient aussi de brigandage et de meurtres sur la route qui menait à la ville de Walouïsk. A l'endroit nommé «Gué de sanglier» se trouvait le quartier général des brigands, qui, leur chef en tête, attaquaient et dévalisaient les voyageurs qui passaient par ce chemin. Actuellement Kabanié est un paisible bourg petit-russien, en 1895 reveillé à une vie active par le tracé du chemin de fer qui nous occupe.

Continuant à suivre la belle localité de la rive gauche de la rivière Krassnaya et passant à la 9-ème verste de Kabanié la voie d'évitement *Mëtchetnaya*, le train s'arrête, à la 94-ème verste de Koupiannsk, à la station de *Kremennoé*, située dans une belle forêt de sapins. Quoique jusqu'à présent le Donétz Septentrional (sa rive droite) fut considéré comme ligne frontière du rayon de charbon de terre du Donetz,

mais avec le tracé du chemin de fer par le village de Novo-Gloukhovo (nommé aussi Kremennoé) s'ouvrit la possibilité d'exploiter les mines de houille nouvellement découvertes ici, (probablement les dernières couches de houille de Donetz) qui appartiennent à J. F. Moguilnikow et à différentes autres personnes. En 1898 la station de Kremennoé exporta 195,150



Station de Kremennoé.

poudes de houille et le total des autres chargements différents, exportés de cette station, en 1898, était de 933,480 poudes, dont la première place, d'après le nombre de poudes, appartenait aux chargements de bois, qui étaient de 349.895 poudes.

Huit verstes au delà de la station de Kremennoé, la voie du chemin de fer passe du district de Koupiannsk dans celui de Starobiélsk, du gouvernement

de Kharkow, qu'elle ne traverse que sur une étendue de 9 verstes et, passant à la 3-ème verste, un pont de 90 toises, bâti sur le Donétz Septentrional, pénètre dans les terres du district de Bakmoute, du gouvernement de Ekaterinoslaw; 6 verstes à partir



Vue de la voie ferrée et de la localité «Roubègenaya», près de Lissitchannsk.

du pont le train s'arrête à la station de *Lissitchannsk* qui est le point final de l'embranchement de Lissitchannsk du chemin de fer Balachovo—Kharkow et station de tête du chemin de fer du rayon de houille Donetzky. Tout le trajet, à partir de la station Kremennoé jusqu'à Lissitchannsk, est l'un des plus pittoresques sur tout le parcours du chemin de fer Balachovo—Kharkow; il suffit de voir la localité près du village Roubègenoe (aussitôt après le pont à la 3-ème verste) ou les rives escarpées du Donétz au

delà de Lissitchannsk, pour que le voyageur soit du même avis que le „Guide“ sur la beauté de cette localité.

Vu que le «Guide» remet la description de Lissitchannsk à la description détaillée des chemins de fer de houille de Donetz, retournons donc, aimable voyageur, à la station de Koupiannsk — Ouzlovaya et continuons notre voyage interrompu dans la direction de Balachovo.



Réglements

snr l'usage gratuit des adaptations des places-lits, publiés dans le décret du Ministre des Communications du $^{16}/_{21}$ Août 1896, № 14109.

1) Les adaptations des places-lits qui se trouvent dans les wagons, dans le cas où ces places ne seraient pas payées en plus, sont, pendant la nuit, c'est à dire de 10 heures du soir à 7 heures du matin, à la disposition des voyageurs gratis, mais avec l'observation des réglements suivants:

2) Les voyageurs ne sont autorisés à profiter des places-lits que dans les cas où le nombre des places-lits ne dépasserait pas celui des places-lits se trouvant dans le compartiment du wagon; au cas contraire les dossiers des canapés n'ont pas droit à être relevés.

3) Le relèvement ou l'abaissement des dossiers des canapés, afin d'en former des places-lits, ne doit être fait que par le personnel de service du train.

4) En cas d'entrée dans le wagon, aux stations intérmédiaires, de nouveaux voyageurs et que ces derniers n'auraient pas trouvé de places disponibles dans le compartiment, les dossiers relevés doivent être abaissés à la demande du chef de train et les passagers qui auraient préalablement pris possession des places—lits devront se contenter de places ordinaires.



Pont du chemin de fer sur la rivière Palatowka, près de la station Manndrovo.

Chapitre V.

Chemin de fer Balachovo—Kharkow dans les limites du gouvernement de Woronège.

Stations: Koupiannsk-ville; district de Walouïsk; stations: Walouïsk, Livennka; district de Birioutche: stations: Birioutche, bourg d'Alexeïéwsky; dlstrict d'Ostrogochsk: stations et ville d'Ostrogochsk.

Station de *Koupiannsk-ville*, située à une verste de la ville de district Koupiannsk, du gouvernement de Kharkow. En s'approchant de la station et jetant un coup d'œil par la fenêtre du wagon à droite (dans la direction de la marche du train) le voya-

geur sera à même d'admirer le charmant panorama de la blanche et gentille petite ville de Koupiannsk, située sur la rive droite escarpée du fleuve Oskol à l'embouchure dans ce dernier de la rivière Koupiannka. Pourtant le tableau de la ville sera tout différent si, après un trajet d'une demi-heure par une mauvaise route sablonneuse, en mauvais fiacre à raison de 20 cop. la course de la gare (et 10 cop. la course en ville), l'on se trouve enfin dans cette même ville de Koupiannsk tant admirée de loin. L'histoire rapporte le fondement de cette ville à la seconde moitié du XVII siècle, lorsque Koupiannsk fut bourg de centaine du régiment slobodsky d'Jzioume; vers la fin du XVIII siècle Koupiannsk fut défalquée du gouvernement de Woronège et annexée ensuite à celui de Slobodskoukraïnsky (c'est à dire au gouvernement de Kharkow). Actuellement cette ville compte 7,797 habitants, 815 (796 maisons de bois et 19 de briques) constructions, dont 763 maisons et 52 boutiques. Les meilleurs bâtiments de la ville sont: le séminaire écclésiastique, l'école des métiers de la ville du nom d'Alexandrovsky et le progymnase de demoiselles. Il y a dans la ville deux *hôtels*: de Potapow et d'Ivanow.

Toute une rangée de grandes économies de propriétaires, de fermes, de bourgs et de villages de paysans, situés aux alentours de la station de Koupiannsk, influe énormément sur son activité commerciale; ainsi en 1898 cette station exporta

317,822 poudes et en reçut 434,316 poudes de chargements différents. En outre les deux stations de Koupiannsk—Ouzlowaya et Koupiannsk-ville exportent de nombreux troupeaux de gros bétail, amené des steppes fertiles de la Petite Russie; en 1898 ces stations exportèrent 4,890 têtes de gros bétail.

Entre la ville et la rive droite du fleuve Oskol, sur une étendue de 12 verstes, s'élèvent les fermes nommées Zaoskolsky (c'est à dire: se trouvant au delà du fleuve Oskol). Le «guide» conseille au voyageur curieux de visiter ces lieux, afin d'avoir une idée de la vie du paysan petit-russien, que le célèbre écrivain Gogol a si bien décrit de son beau style imagé.

Les deux stations suivantes au delà de Koupiannsk *Dvouretchnaya* et *Topoli* ne se distinguent par rien de particulier. La voie du chemin de fer durant tout le trajet de 34 verstes, qui sépare ces stations de celle de Koupiannsk, passe par une localité presque unie, par des fermes et des villages, traversant à la 126-ème verste la rivière Gnilitza sur un pont de 8 toises et à la 134-ème verste le ruisseau Kolodny; ensuite, 4 verstes au dèlà de la station Topoli, pénètre, à la 161-ère verste, dans les confins du district de Walouïsk, du gouvernement de Woronège.

Adieu pays «où tout est abondance, où les fleuves luisent plus que l'argent, où le vent des steppes fait ondoyer la stipe plumeuse et dans les bosquets des cerisiers se cachent les chaumières.... où l'aveugle

Gritzko chante les exploits des cosaques des temps passés et les jeunes gars, tournant dans le champ moissonné, soulèvent la poussière dans leur danse vive et enjouée».—Bref, adieu charmant pays de la Petite Russie bénie et salut à toi, pays rigoureux et triste comme ta nature, mais pays également cher au coeur du patriote russe, salut à toi, pays de la Grande Russie. Nous voici au gouvernement de Woronège.

La voie ferrée passe par le district de Walouïsk, du gouvernement de Woronège, sur une étendue de 53 verstes (de la 161 à la 214 verstes de Kharkow), qu'elle sépare presque en deux parties: partie ouest et partie est. Le district de Walouïsk, occupant une aire de 4074,8 verstes ou 398,463 arpents dans la partie sud-est du gouvernement de Woronège, se divise par le fleuve Oskol et ses affluents en deux parties inégales, dont la partie sud-est est basse et celle du nord-est — escarpée et consiste en collines cretacées. Le district compte 187,963 habitants, dont les occupations principales sont l'agriculture et l'élevage du betail; le dernier temps, à cause de la baisse des prix sur le blé, la population se mit à cultiver en grand la semence de l'anis (en patois local «hanus»); pour l'acheter arrivent en ces lieux des agents des maisons de commerce étrangères et quelques maisons y ont même organisé leurs bureaux. Le district possède quelques bons haras et bercails; le nombre des fabriques et

usines d'après les données de 1897 était de 1,053 (dont 886 moulins à eau, à traction de cheval et moulins à vent pour le moulinage du blé) avec un produit annuel de 2,540 roubles et un personnel de 1,598 ouvriers.

La première station du rayon du district de Walouïsk, située à 17 verstes de la station Topoli, sera

Ourazovo; buffet — panier. Grâce à la situation de cette gare dans le voisinage d'un des plus grands bourgs du district—Ourazovo, cette station, sous le rapport du mouvement commercial des chargements, occupe une des premières places sur la ligne du chemin de fer Balachovo — Kharkow. Ainsi en 1898 la station d'Ourazovo expédia 1.065,035 poudes de chargements divers, en outre la station exporta 1,693 têtes de gros bétail; le reçu de la station d'Ourazovo formaient 470,754 poudes de chargements différents. Des six points les plus peuplés et les plus commerciaux du district de Walouïsk tels que les bourgs de: Nikitowka; Krassnaya, Wédenéewka, Alexandrowka et Pogrométz, celui d'Ourazowo est le plus grand. Ce bourg compte 10,109 habitants, qui forment 2,049 menages séparés; il y a dans le bourg 68 boutiques et 76 établissements industriels, plusieurs auberges, trois églises, une pharmacie; bref, ce bourg surpasse par son organisation mainte ville de district. En outre vers le rayon de la station gravitent les grandes économies suivantes de: Firsow, Kiriakow,

Kotcheniow et de la comtesse Panine, située à 30 verstes de la station Ourazovo, avec un haras exclusivement de chevaux de trait de la fameuse race des bitiougues. Passé 13 verstes par une localité assez unie et ne traversant sur ce parcours qu'un seul pont de 12 toises, à la 179-ème verste, bâti sur le fleuve Ouraevo, le train s'arrête, à la 186-ème verste de Kharkow, à l'une des stations importantes de la ligne

Walouïki — de II classe. Buffet — hôtel; chambres de toilette pour dames et messieurs; section de la poste et télégraphe. En 1898 cette station exporta de chargements différents pour un total de 929,039 poudes; l'arrivée des chargements à Walouïki était de 640,644 poudes. Actuellement, à l'achèvement du chemin de fer Yélétz—Walouïki, la station de Walouïki en forme le point final et sert en même temps de station des plus importantes pour le transit le plus court des chargements de houille et autres, dirigés sur Moscou et St.-Pétersbourg du rayon de charbon de terre Donetzky.

A trois verstes de la station, par la route traversant le bourg Pannsky, se trouve la ville de district *Walouïki*, du gouvernement de Woronège. La ville est située sur la rive droite, fort escarpée, de la rivière Walouï, à 4 verstes de son embouchure dans le fleuve Oskol. Grâce à sa situation élevée la ville produit de loin une impression fort pittoresque, qui disparaît à mesure qu'on s'en approche.

Vu que la gare se trouve sur la rive gauche du Walouï un pont de bois est bâti pour le passage de la rivière et au printemps, à l'époque des hautes eaux, la traversée se fait au moyen de deux bacs. La situation de la ville, à la jonction de deux lignes de chemins de fer, eut une grande influence sur le développement de la ville sous beaucoup de rapports et surtout sous celui du commerce. Actuellement il y a dans la ville 7,085 habitants et 5 foires y ont lieu annuellement avec un virement total de 100,000 roubles pour l'arrivée des marchandises et celui d'environ 50,000 roubles pour le commerce; il y a dans la ville une tannerie, une distillerie, un moulin à eau, deux huileries et cinq briqueteries avec un produit annuel de 130,000 roubles et un personnel de 165 ouvriers; ce qui donne une idée générale de l'activité commerciale et industrielle de la ville. Ensuite, outre les constructions habituelles des institutions provinciales, de district et de l'administration, il y a à Walouïki un hôpital à 20 lits, la pharmacie de M. Pawlovitch, l'école urbaine de garçons à trois classes, le progymnase Marie pour demoiselles à cinq classes, l'assemblée de la noblesse (club de la ville) avec une bibliothèque de 359 volumes d'ouvrages divers, deux églises de briques et deux hospices qui donnent asile à 76 personnes. *Hôtel:* de Nomérère, vis à vis de la Cathédrale. *Fiacres:* de la gare 40—60 cop. selon le temps. Telle est la ville de Walouïki actuelle-

ment, quant au passé il ne laisse pas d'être fort curieux sous le rapport historique. Walouïki est une des villes les plus anciennes de l'Ukraïne Slobodsky. D'après le «Livre des Bâtisses» de la ville de Walouïok de 1599 [1]) Walouïki ou comme la ville fut nommée dans le dit livre—*Wilouïka*—fut bâtie «non loin de l'embouchure de la rivière Wilouïka dans le fleuve Oskol» d'après l'ukase du czar Boris, donné le 8 Août 1599. Pour fondateurs de cette ville furent nommés: le voyévode prince Wladimir Wassiliévitch Kolzow-Mossalsky et le maire Soudak Miassnoy. Parmi les gens de guerre, venus à la suite de ces deux personnages dans la ville nouvellement fondée, on fait mention de «Lithuaniens et Allemands et les meilleurs Tcherkass de Diédilow». Ressortant dans l'intérieur des steppes la ville fortifiée de Walouïki, était destinée à défendre des attaques des Tartares pillards de l'Orda les «émigrés» et les «colons» venus de l'intérieur de la Russie et qui peuplaient peu à peu les steppes du sud de la Russie, se groupant de préférence aux alentours des villes fortifiées. Parmi ces fortifications des steppes, Walouïka fut la plus méridionale et «hors de la ligne de démarcation»; ses fortifica-

---

[1]) Archives du Ministère de la Justice, colonne du bureau de Moscou № 35 — 2 dossier. Matériaux sur l'histoire de la colonisation et du genre de vie du gouvernement de Kharkow et en partie de ceux de Koursk et de Woronége. T. P. Kharkow, 1890, № 1.

tions étaient de terrassement et avaient 1 verste de circonférence; aujourd'hui on n'en voit presque plus de traces. La position avancée de la ville était fort défavorable au bien-être de ses habitants, qui furent exposés, durant tout le XVII siècle, aux attaques réitérées des Tartares de la Crimée et de Nogaï. Durant les révoltes des stréltzy d'Azow, en 1698, et des cosaques de Boulavine, en 1707, cette ville fut exposée à de grands dangers. En 1699 Pierre le Grand, de passage à Azow, visita la ville de Walouïki et descendit dans la maison du prêtre Procope Zinoview; cette maison passa plus tard en d'autres mains et fut rebâtie plusieurs fois, mais elle existe jusqu'à nos jours. Ce fut à cette époque que Pierre le Grand fit donation d'une forte somme d'argent pour la construction d'une cathédrale, et ce fut sur son ordre que les icônes de Notre Dame de Wladimir, de Smolensk et de Twer furent transportées à Walouïki. A la première division de la Russie en gouvernements la ville de Walouïki fut annexée au gouvernement d'Azow; en 1719 elle fit partie de la province de Bielogradsky du gouvernement de Kiew, en 1779 elle fut adjointe à la lieutenance de Woronège et resta ville de district du gouvernement de Woronège, lors de sa séparation, en 1797, du gouvernement de Slobodsky-Ukraïnnsky ainsi qu'à l'édition de l'état du gouvernement de Woronège en 1803. Outre l'importance stratégique de Walouïsk, mentionnée plus

haut, comme point de défense avancé, Walouïsk était en même temps le centre d'où partaient les patrouilles pour leurs tournées dans les bourgs et cette ville servait aussi de *point de transmission postal* dans les rapports de la Russie avec les pays du Don, de la Crimée et de la Turquie; à Walouïki avait aussi lieu le changement de relais aux équipages des ambassadeurs: les cochers de Walouïki, dont il y avait 94, s'occupaient spécialement à conduire les ambassadeurs, qui se rendaient en Crimée et aux pays du Don. Une douane était également organisée à Walouïki et en général, au XVII siècle, Walouïki était une des villes les plus importantes parmi les villes russes limitrophes. A 16 verstes de la station de Walouïki est celle de *Manndrovo*, qui exporte exclusivement des chargements de céréales. Ainsi en 1897, des 122,203 poudes, exportés de cette station, 91,227 poudes étaient des chargements de céréales. Deux verstes avant d'arriver à la station, c'est à dire à la 200-ème verste de Kharkow, la voie ferrée traverse un pont de 20 toises, bâti sur la rivière Palatowka Comme station plus importante, sous le rapport de la circulation des chargements, est la suivante (à 15 verstes de la dernière et à la 217-ème verste de Kharkow), qui est celle de *Livennka* station de IV classe; pas de buffet. Cette station exporte beaucoup de blé. Ainsi des 479,236 poudes de chargements divers, expédiés en 1897, il y en eut 259,099 poudes de céréales; la station re-

çut la même année 230,183 poudes de chargements différents. Une telle activité de Livennka est dûe à la situation qu'elle occupe au centre de grandes économies de propriétaires telles que celles de: Chidlowsky — ferme Pokrowsky à 20 verstes; trois économies des frères Grouzow au bourg d'Ouspennsky à 17 verstes; de Damagatsky, Rieznikow et Chidlowsky, près du bourg de Soukodchewa à 12 verstes et enfin le bourg de Livennka à côté de la station même. Ce dernier bourg n'est autre que l'ex-ville de Livennsk, fondée sous le règne du czar Féodor Alexeïéwitch. En 1779, à l'organisation des lieutenances, Livennsk devint ville de district de la lieutenance de Woronège. En 1797, à la réorganisation du gouvernement Slobodsko-Ukraïnnsky, elle fut adjointe à ce dernier. A la nouvelle organisation des gouvernements, en 1802—1803, la ville de Livennsk fut nommée ville sans district du district de Birioutche, du gouvernement de Woronège et en 1864 cette ville fut transformée en bourg de Livennka. Actuellement ce bourg contient 3,350 habitants et 383 maisons de paysans, une église, une école territoriale et de paroisse, une huilerie, une briqueterie, une brasserie et 4 foires dont le virement général est de 100,000 roubles. A la 214-ème verste, c'est à dire 3 verstes avant d'atteindre la station Livennka, commence le district de Birioutche, du gouvernement de Woronège, district que la ligne du chemin de fer Balachovo-Kharkow traverse sur

une étendue de 70 verstes, jusqu'à la 284-ème verste, où commencent les confins du district d'Ostrogochsk. Le district de Birioutche est situé dans la partie sud-ouest du gouvernement de Woronège et occupe une aire de 3,886 verstes carrées avec une population de 203,169 habitants, dont la plupart sont des petits-russiens, qui s'occupent exclusivement d'agriculture. Dans l'agriculture prédomine la culture à trois assolements avec alternation de semailles; dans les économies de propriétaires on ensemence aussi le froment d'hiver, mais en général en fait de céréales c'est le blé qui prédomine. En 1897 dans tout le district on ensemensait de blé d'hiver 44,935 tchetverts (chaque tchetvert correspond à 2,097 hectolitres) et l'on récolta 151,780 tchetverts; quant aux blés de printemps il en fut

	semé de tchetverts	recolté de tchetverts
Froment	20,597	41,915
Avoine	15,804	29,806
Orge	12,653	19,802
Blé sarrasin	7,316	17,365
Petits blés différents	3,206	18,806
Pommes de terre	19,356	77,512

De tout le gouvernement de Woronège c'est au district de Birioutche que prédomine la culture du tournesol sur toutes les autres céréales. Sous le rapport de *l'élevage du bétail* il y avait, en 1897, au district de Birioutche: de chevaux 33,142; de gros

bétail 41,010; de brebis ordinaires 112,718; de brebis à toison fine 4,315; de chèvres hollandaises 4,593 et de cochons 19,736 tétes. L'industrie du district s'exprime par 200 fabriques et usines avec un produit annuel (pour l'année 1897) de 536,671 roubles avec un personnel de 733 ouvriers; parmi ces usines il y a: huileries 51; briqueteries 65; poteries 40; tanneries 26. Treize verstes au delà de Livennka le train s'arrête à la station

Birioutche—de III classe. Buffet—panier. Chambre de toilette pour dames. En 1897 la station exporta 316,927 poudes et reçut 215,302 poudes de chargements divers, destinés principalement à la ville de district Birioutche, située à 12 verstes de la station et à 130 verstes (dans la direction directe) de Woronège, au sud-sud-ouest sous 50°30′ de latitude nord et 56°5′ de longitude est; la ville est située sur un versant de la rive gauche du fleuve Tikaya Sossnà, affluent du Don. Quelques investigateurs rapportent le fondement de Birioutche à la fin du XVI siècle, mais de tous les actes, connus jusqu'à présent, on voit qu'aucun emplacement ne fut fondé avant la moitié du XVII siècle sur tout l'espace, se trouvant entre les villes Oskol et Walouïki; dans l'inventaire des fortifications en plein champ, érigées à partir de la ville Ousserda, inventaire fait en 1643, on voit seulement que dans les environs de la ville actuelle de Birioutche il y eut deux «passages» tartares à travers le fleuve Sossnà; l'un de

ces passages se trouvait en amont du Sommet de Birioutche et l'autre en aval et tous les deux étaient affermis par des troncs d'arbre et un échalier, et que le long des rives des deux côtés du fleuve il y eut des trous où étaient enfoncés des pieux pointus de bois de chêne. La première nouvelle d'une colonisation dans ces parages se rapporte au commencement du XVIII siècle: d'après un ukase de Pierre le Grand, du 8 Mars 1705, le centenier d'Oussérda Jean Medkow et compagnons furent autorisés de changer leur domicile peu commode, se trouvant aux environs de la ville Ousséreda, sur le fleuve Sossnà, pour de nouvelles terres leur appartenant qui se trouvaient à l'emplacement de Birioutchia Yarouga; cette petite ville cosaque ainsi établie fut nommée commissoriat de Birioutche et annexée au régiment d'Ostrogochsk. Sous Catherine II, lors de la nouvelle organisation dans l'administration des habitants slobodsky, qui changèrent alors le nom de cosaques pour celui d'habitants de l'état, la petite ville Birioutchy fit partie de la province d'Ostrogochsk et en 1779, à l'organisation de la lieutenance de Woronège, elle fut nommée chef-lieu de district et reçut le nom de Birioutche; en 1796 Birioutche fut défalquée du gouvernement de Woronège et annexée à celui de Slobodsky-Ukraïnnsky, qui fut alors réorganisé à nouveau; mais l'année suivante 1797, à la délimitation du gouvernement Slobodsky-Ukraïnnsky des gouvernements voisins, la

ville de Birioutche fut de nouveau annexée au gouvernement de Woronège. La plus grande partie de la ville est bâtie dans une localité unie et élevée; ses parties sud et sud-ouest sont situées sur un versant, descendant vers le fleuve Tikaya Sossnà et la rivière Birioutchka. La ville possède 385 arpents et 400 toises de terre, dont 142 arpents et 650 toises se trouvent dans la ligne de la ville; la ville est d'une verste 250 toises de long et de 425 toises de large; il y a à Birioutche: 2 places, 13 rues, 3 églises et 13,194 habitants [1]). Sous le rapport du commerce et de l'industrie Birioutche occupe une des dernières places parmi les villes du gouvernement de Woronège. Il n'y a dans la ville que 5 fabriques et usines avec un personnel de 48 ouvriers et un produit annuel de 51,700 roubles, de cette somme générale de 51,700 r. — 50,000 roubles appartiennent à 3 huileries. A la ville Birioutche se joint le bourg urbain de Birioutchkowsky, situé

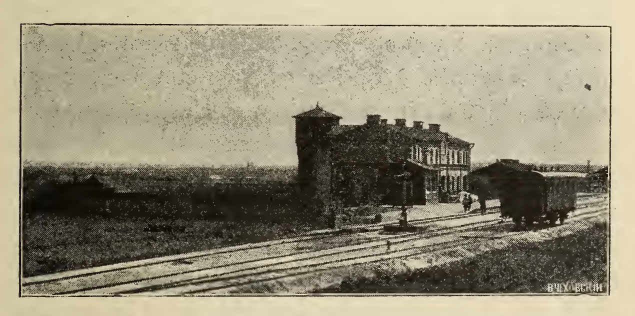
[1]) Ce chiffre est pris de l'édition du Comité Central de Statistique du Ministère de l'Intérieur — «Population des villes d'après le récensement du 28 Janvier 1897, II livraison dans le „Mémoire du gouvernement de Woronège pour 1899", édition du Comité de Statistique du Gouvernement de Woronège, le nombre des habitants de Birioutche est fixé (pages 79 et 80, section II, № 7 et 8) à 4,832 habitants, c'est à dire de 8,362 habitants de moins. O, vérité, où es-tu?

Note de l'Auteur.

sur la rivière Birioutchka, qui possède deux distilleries, une usine d'eau de vie, un moulin à vapeur, 233 maisons et 808 habitants.

Tout le parcours de 6 verstes, se trouvant entre la station de Birioutche et la petite station de *Klévistché*, la voie du chemin de fer passe par une montée continue mais de peu d'importance et Klevistché est considéré comme point de passage d'un plateau à un autre, car au delà de cette station commence la descente de la voie qui continue jusqu'à la station d'Alexeïewka, qui est à 17 verstes de Klevistché, et à 256 verstes de Kharkow. D'après la circulation des chargements la *station Alexeïewka* occupe, après Kharkow, la première place sur la ligne du chemin de fer Balachovo-Kharkow; en 1898 cette station exporta 1,520,145 poudes, dont plus d'un million de poudes étaient chargements de céréales et parmi ces derniers la place principale occupe le marc de sémences; cette station reçut la même année 809,155 poudes de chargements différents. A 5 verstes d'Alexeïewka se trouve l'un des plus grands bourgs, non seulement du district de Birioutche, mais de tout le gouvernement de Woronège (après le bourg de Boutourlinowka, toutefois) du nom de *Alexeïewskaya slohoda*, situé sur les deux rives du fleuve Tikaya Sossnà. D'après le dire des aborigènes, le bourg d'Alexeïewka fut fondé en 1691 par un certain boyard Fadéew, qui le vendit avec toutes les vastes terres environnantes au prince Alexeï Tcherkassky et ce dernier en dota

sa fille Barbe, qui épousa le comte Boris Cheremétiew. Le bourg d'Alexeïewka compte 1,612 maisons et 14,069 habitants, 3 églises, 1 école de paroisse, 1 hôpital, 1 pharmacie du proviseur Balitzky, plusieurs auberges avec des chambres pour voyageurs fort propres et bien tenues. La source principale du bien-être des habitants de ce bourg consiste dans la culture du tournesol et dans la fabrication de



Bourg d'Alexeïéwka.

l'huile de tournesol. Les habitants d'Alexeïewka furent les premiers qui firent attention à cette plante, qui jusqu'alors n'était cultivée que comme friandise dans les jardins et potagers du pays; ce ne fut, pourtant, que dans les années trente que la fabrication de l'huile de tournesol reçut un si grand développement dans le bourg et que cette huile commença, peu à peu, à être cotée à la bourse de Moscou. Un prix modeste et la qualité supérieure de cette huile, comparativement aux autres produits du

même genre, lui ouvrirent, argent comptant, un débit libre et avantageux. Ce succès de leur entreprise ne resta pas inaperçue par les habitants intelligents d'Alexeïewka et ils se mirent tous à cultiver le tournesol, comme rapportant à chacun de bons et constants bénéfices. Dès lors l'ensemencement de cette plante augmenta d'année en année et les moyens simples et manuels de la fabrication de l'huile furent bientôt remplacés par les moyens mécaniques. Enfin en 1840 l'huile de tournesol commença à paraître à St.-Pétersbourg et à Taganrogue comme objet d'export étranger et c'est à cette époque que se rapporte le développement des huileries au bourg d'Alexeïewka. En 1897 la station d'Alexeïewka exporta 418,975 poudes d'huile de tournesol. Le bourg d'Alexeïewka est donc considéré le fondateur de la fabrication de l'huile de tournesol en Russie. Les principales huileries de ce bourg sont celles de: Bekariow *), Samoïlennkow, Degtiarow, Kowaliow, Lépetoukine et Kartchennkow.

Le chemin de fer passe devant la station insigni-

*) Le commencement de la production de l'huile de tournesol (*oleum helianthi*) se rapporte, comparativement, à un temps peu éloigné. Tant que je sache, cette huile jusqu'à présent ne se fait pas à l'étranger. Le premier qui eut l'idée d'extraire l'huile des semences du tournesol fut un serf du comte Chéremétiew, Daniel Siméonovitch Bokariow et c'est à lui que revient l'honneur de cette découverte. Bokariow habitait d'abord une des propriétés du comte Chéremétiew du gouvernement de Toula, ensuite, au commencement des

fiante .de *Zassimovка* (à la 276-ème verste de Kharkov et à la 20-ème verste d'Alexeïewka) et 8 verstes au delà de cette dernière station, continuant tout le temps à filer par une localité unie, le train pénètre (à la 284-ème verste) dans les confins du district d'Ostrogochsk, qu'il parcourt sur une étendue de 49 verstes Le district d'Ostrogochsk, situé dans la partie sud-ouest du gouvernement de Woronège, occupe une aire de 7,117 verstes carrées. La surface, en partie unie, est coupée, de temps à autre, par de petits ravins. Le long de la rive droite du Don, qui constitue une partie des limites nord du district, s'étend une chaîne de collines cretacées avec des précipices escarpés vers le fleuve; parmi ces montagnes cretacées riveraines sont à remarquer: la montagne de Chatristché, dans laquelle se trouvait autrefois un couvent de cavernes,

---

années 20, pour quelque peccadille, le comte l'exila au bourg d'Alexeïéwka, du district de Birioutche. D'après le dire de son petit-fils, habitant ce bourg aujourd'hui, Daniel Bokariow était un homme d'un esprit perspicace, possédant, surtout pour le temps d'alors, des notions très vastes et fort diverses dans toutes les branches, surtout sur les productions de l'économie rurale. Il savait les procédés, dont on usait alors, pour faire l'huile de lin et de chènevis. En 1829 Bokariow eut l'heureuse idée de broyer les semences du tournesol et d'en exprimer l'huile. Cette huile goûtée par les villageois, cohabitants de Bokariow, fut de leur goût et ils se mirent tous à cultiver cette nouvelle production.

Note de l'Auteur.

supprimé actuellement et les montagnes Divnogorsky (plus correctement Divogòrsky), situées à l'embouchure de la Tikaya Sossnà dans le Don. Le sol du district d'Ostrogochsk consiste pour la plupart en terre végétale et n'est sablonneux que sur la rive gauche de la rivière Tchiornaya Kalitvà; la couche cretacée du sol s'étend sur la rive droite du Don et le long de toute la frontière est du district, ainsi que (en partie) sur les rives de la Tchiornaya Kalitvà; la craie est un objet d'exploitation pour les habitants de cette localité. D'après les données du Comité Central de Statistique il y a dans le district d'Ostrogochsk 274,146 habitants et d'après les données du Comité Statistique du Gouvernement de Woronège il y a 287,464 habitants, dont l'occupation principale, après l'agriculture, est l'élevage de chevaux; le bourg de Sagouny (voir page 143-ème, 1-ère livraison du «Guide») occupe la première place en Russie pour l'élevage de chevaux de paysans. La culture du tabac et la fabrication manuelle de divers produits par les paysans sont aussi fort répandues dans ce district. En général, sous le rapport du commerce et de l'industrie, le district d'Ostrogochsk occupe la première place dans le gouvernement de Woronège; toutes les foires (sans compter celle de la ville d'Ostrogochsk) sont au nombre de 75 et en 1897 il fut apporté de marchandises, à ces foires, pour la somme de 2.688,156 roubles et il en fut vendu pour 731,348 roubles; de fabriques et d'usines il

y a dans le district 252 avec un personnel de 1,335 ouvriers et un virement annuel (en 1897) de 934,614 roubles; le produit principal appartient aux huileries, dont il y a 112. Il y a dans le district: églises—106; écoles territoriales plus de 200 avec 6,000 écoliers. La récolte annuelle en moyenne est de: seigle—3.055,100 poudes; froment—2.215,400 poudes; avoine — 670,000 poudes; orge — 750,100 poudes; blé sarrasin — 91,350 poudes; millet — 400,000 poudes; pommes de terre—1.600,100 poudes; maïs—9,150 poudes; pois — 5,500 poudes; semences de lin—200,400 poudes; filament de lin—140,150 poudes; semences de chanvre—185,240 poudes; filament de chanvre—150,370 poudes. D'après les données pour l'année 1897 il y eut dans le district: de chevaux—33,381 têtes; de gros bétail—100,098 têtes; de brebis ordinaires — 101,209 têtes; de brebis à toison fine—52,918 têtes; de chèvres—7,377 têtes; de cochons—34,975 têtes. Le district d'Ostrogochsk est le lieu de naissance de l'historiographe renommé Nikolas Ivanovitch Kostomarow, qui naquit le 4 Mai 1817 au bourg de Yourassowka, du gouvernement de Woronège, du district d'Ostrogochsk.

La voie du chemin de fer franchit le trajet de 22 verstes, entre la station de Zassimowka et celle d'Ostrogochsk, par une localité unie mais fort marécageuse.

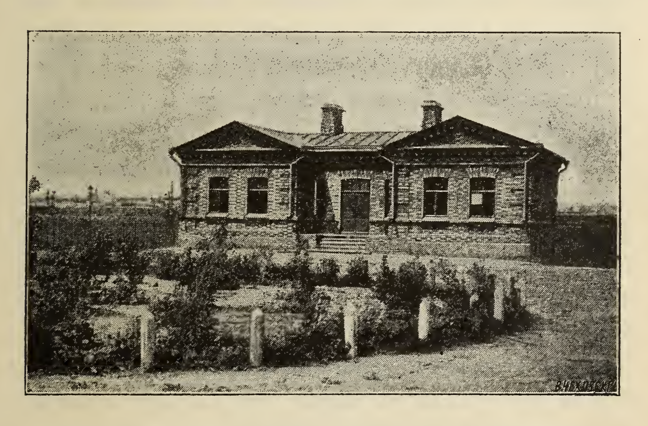
Station d'*Ostrogochsk* de III classe. Buffet — panier; chambre de toilette pour dames; télégraphe.

La situation de cette station près d'une ville si fréquentée et commerciale que l'est, sans contredit, la ville d'Ostrogochsk, eut indubitablement une grande influence sur l'activité commerciale de la station. Ainsi en 1898 la station exporta 874,377 poudes de chargements divers et en reçut 818,392 poudes; les chargements principaux de l'export consistaient en: froment, oeufs, semences, huile, marc de chanvre, cire et volaille tuée. La même année il fut exporté 3753 têtes de gros bétail.

Ville d'*Ostrogochsk,*—chef-lieu de district du gouvernement de Woronège, à 97 verstes au sud de Woronège, à 298 verstes de Kharkow et à 325 toises de la station du chemin de fer du même nom. Cette ville portait autrefois le nom de *Rihnoé,* nom qu'elle a gardé jusqu'à nos jours dans le langage populaire. Les premiers colons d'Ostrogochsk furent les tcherkass [1]), déjà connus du lecteur du «Guide»,

[1]) On appelait Tcherkass, dans la Russie Moscovite, les cosaques du Dniépre, qui reçurent leur nom de la ville de Tcherkass—capitale des cosaques du Dniépre. De ce nom fut appelé plus tard tout le peuple habitant au sud de la Russie. Le premier endroit, où se fixèrent les Tcherkass dans le gouvernement actuel de Kharkow, fut l'emplacement de Tchougouew, où les Tcherkass, venus en 1638 avec leur hetman Ostrianitza (Jacques Ostrianine) prêtèrent serment à l'Etat Moscovite, et reçurent à cette occasion, pour leur premier établissement, un salaire, consistant en argent et en blé. En même temps le voyévode Stchétinine fut envoyé à Tchougouew avec 200 hommes de guerre russes. *Note de l'Auteur.*

qui émigrèrent, au XVI siècle, dans l'empire Moscovite de la Petite Russie, surtout à l'époque des persécutions, suscitées par l'intolérance religieuse par rapport à l'Eglise grecque unie. On ne peut préciser au juste à quelle époque les Tcherkass vinrent peupler la localité d'Ostrogochsk, mais propable-



Salle du Premier secours à la station d'Ostrogochsk.

ment ce ne fut pas avant la moitié du XVII siècle, car avant ce temps la ligne du cours de la Tikaya Sossnà—sur les rives de laquelle est bâti Ostrogochsk—ne fut ni occupée ni fortifiée par les Russes; le premier point fortifiée sur ce fleuve fut Verkossossennsk, fondé en 1637. Du livre des Constructions de la ville d'Ostrogochsk il est évident qu'en 1652, d'après un ukase du czar Alexeï Mi-

khaïlovitch, le voyévode Arséniew organisa une nouvelle ville d'Ostrogochsk, bâtie sur l'ancien emplacement du même nom et qu'il établit dans cette nouvelle ville les nouveaux émigrés tcherkass: le colonel Jean Dzinnkowsky, un fonctionnaire préposé aux bagages, un scribe, des centeniers, des capitaines, des porte — drapeaux, des prêtres et des soldats, au total 1,000 hommes; l'année suivante, 1653, dans la ville d'Ostrogochsk furent établis en bourgs séparés 20 canonniers et 40 archers. Les tcherkass, renforcés peu à peu par de nouveaux émigrés de la Petite Russie, formèrent, en 1664, un régiment à part, nommé régiment des Tcherkass d'Ostrogochsk et ils furent obligés de faire le service de garde et de bourg à l'égal des autres gens de guerre russes. En 1669 «pour le service loyal et fidèle» de ce régiment, un édit fut octroyé aux tcherkass, le 11 Septembre, d'après lequel il leur fut autorisé «d'exercer toutes sortes de professions, faire commerce de toutes espèces de marchandises, posséder des moulins et des pêches et différentes propriétés, avoir des cabarets ainsi que distiller et vendre le vin en franchise de droits, mais, pour avoir exercé ces professions sans payer d'impôts, ils étaient censés faire le service militaire gratuitement». Ces privilèges leur furent confirmés par de nouveaux édits des czars des années 1672, 78, 84, 88, 1700 et 1743. En 1670 éclata à Ostrogochsk avec le concours des bandes de «brigands» cosa-

ques, une sédition qui fut étouffée par le hetman par intérim Karaboute. En 1690 Ostrogochsk fut témoin de l'entrevue mémorable de Pierre I et du hetman Mazeppa; pour cette entrevue l'Empereur fit venir Mazeppa des steppes de la Crimée et le remercia en personne pour les services que le hetman avait rendu au siège d'Azow. En 1724 ordre fut donné de transférer les habitants russes des bourgs à Korotoyak et les cosaques tcherkass de Korotoyak à Ostrogochsk. En 1765 du régiment slobodsky d'Ostrogochsk fut formé un régiment de hussards, les habitants de cette ville reçurent le nom d'habitants militaires de l'état et la ville même fut nommée ville de province du gouvernement Slobodsky—Ukraïnnsky; depuis 1802 Ostrogochsk est chef-lieu de district du gouvernement de Woronège.

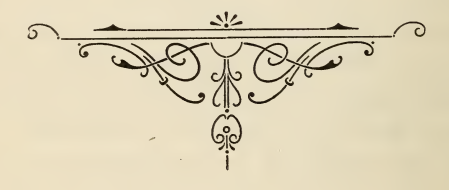
L'activité commerciale et industrielle d'Ostrogochsk s'exprima très tôt, presque à sa fondation même, et elle la doit en grande partie aux privilèges mentionnés plus haut. Pourtant, malgré l'abolition du régiment cosaque d'Ostrogochsk, le commerce et l'industrie de cette ville reçurent un plus grand développement encore; ce qui y contribua fut que les habitants Slobodsky gardèrent leur droits et privilèges d'antan et ensuite qu'avant l'organisation de la lieutenance de Woronège il n'y avait pas de foires dans aucun village ou bourg du voisinage, en sorte que l'activité commerciale des environs se concentrait bon gré mal gré à Ostrogochsk. Récemment

encore Ostrogochsk était un centre de commerce important pour l'export de la graisse et les marchés européens suivaient l'état des prix de cette marchandise fixés dans ce petit point commercial de la Pètite Russie; cette ville faisait aussi autrefois un commerce de poisson local et importé, c'est la raison pourquoi Ostrogochsk était aussi appelé *Rihnoé.* Actuellement il y a dans la ville une savonnerie, deux charcuteries, deux fonderies de cire et fabriques de cierges, une usine d'anis, une fabrique de tabac et une usine d'eaux minérales,—voilà ce qui est resté de l'activité industrielle de cette ville.

La ville d'Ostrogochsk possède 2,828 arpents de terre, dont 245 arpents se trouvent dans la ligne de la ville; 21,945 habitants, 11 églises de briques, environ 500 maisons de briques et plus de 1,000 maisons de bois, un jardin de la ville et un club, deux pharmacies, un progymnase classique de garçons à six classes, une école provinciale à trois classes, un progymnase de demoiselles à six classes, deux bibliothèques — du progymnase de garçons, contenant 5,254 volumes et celle du progymnase de demoiselles de 574 volumes. Il y a ensuite dans la ville: la cour d'arrondissement, la banque publique de la ville, une librairie et deux typographies. *Hôtel* de St.-Petersbourg (le meilleur), chambres à partir de 1 rouble. Chambres meublées de Kladow. Trois foires annuelles, ayant lieu le 8 Septembre, le 6 Décembre et le 10-ème vendredi après Pâ-

ques, avec un virement d'environ 1 million de roubles; les objets principaux de la vente sont: le gros bétail, les chevaux et la graisse. Par la beauté de ses constructions Ostrogochsk est, après Woronège, la première ville du gouvernement. *Fiacres:* de la gare en ville et de retour — 30 cop: une course par la ville — 15 cop: une heure de course — 40 cop. Deux hôpitaux, dont l'un est du ressort des états provinciaux à 36 lits et l'autre dépendant de la prison à 10 lits; les docteurs sont au nombre de six. A la ville d'Ostrogochsk se joignent les faubourgs Louchnikowka et Novaya Sotnia. Quatre verstes au delà du remblai de la station d'Ostrogochsk, dans la direction de la ville de Korotayak, à gauche, au delà du fleuve Tikaya Sossnà est située la colonie allemande Ribennsdorf qui fait un commerce important de produits de l'économie rurale; grâce à l'assiduité et au perfectionnement dans l'agriculture de ses habitants, la culture du blé moyennant instruments aratoires et de la terre avec charrues perfectionnées (et non avec des herses et des charrues de construction primitive) se fait ici depuis longtemps. La terre est préparée pour les semailles et les semailles mêmes se font avec des semoirs qui sont roulés dans les champs sur des glissoires. Afin que la culture de la terre soit tout à fait intensive il ne lui manque que la culture des herbes et culture à plusieurs assolements, au lieu de la culture actuelle à trois as-

solements et de l'engraissement, mais ceci n'est qu'une question de temps pour cette colonie allemande, car les épreuves de la culture des herbes se font déjà à présent. Pour en conclure avec nos renseignements sur Ostrogochsk, disons qu'il y a dans cette ville une succursale de la Société Impériale d'Agriculture et annuellement a lieu à Ostrogochsk une foire aux chevaux de labour, sous l'inspection de l'administration principale des haras Impériaux.





Couvent de Divogorsk, près de la ville de Korotoyak.

Chapitre VI.

D'Ostrogochsk à Bobrow.

Stations: Koponistché, Korotoyak; district de Korotoyak et ville de Korotoyak; ville d'Ouriw, points remarquables de la «Suisse Russe» sur le versant du Don entre Koponistché et Lissky: station de Lissky; district de Bobrowsk; cheval—biliougue; stations: Ikoretz, Annowka, Bobrow; ville de Bobrow.

Quinze verstes au delà de la station d'Ostrogochsk, filant tout le temps par une localité unie mais riche en marécages (sur ce parcours de 15 verstes il y a 15 constructions artificielles pour le passage des eaux), le train s'arrête, à la 313-ème ver-

ste de Kharkow, à la station de *Koponistché*, qui sert actuellement de point de croisement à la ligne de 7 verstes du chemin de fer construit jusqu'à la ville de district *Korotoyak* du gouvernement de Woronège, où se trouve aussi la station du même nom—Korotoyak. Malgré son proche voisinage, près d'une ville de district, l'activité commerciale de cette station est de peu d'importance; ainsi, en 1898, cette station, pour toute l'année n'expédia que 316,437 poudes de chargements divers, dont la plus grande partie étaient marcs de semence, l'arrivée des chargements consistait en 147,378 poudes. La ville de Korotoyak par le nombre de ses habitants (1,534 habitants [1]), ainsi que par l'insignifiance de ses *institutions urbaines* si le nom même de ville peut s'appliquer en quelque sorte à Korotoyak) occupe la dernière place dans le gouvernement, malgré qu'il y existe quatre huileries,

[1]) Ce chiffre est pris des données du Comité Statistique du gouvernement de Woronège, tandis que d'après celles du Comité Central de Statistique de St.-Pétersbourg, selon le récensement du 28 Janvier 1897, Korotoyak compte 9,391 habitants. Une différence si grande entre les chiffres des comités de statistique des gouvernements et du centre, selon le dire des premiers, provient de ce que les comités des gouvernements ne comptent que la population habitant exclusivement dans la ligne de la ville, tandis que le Comité Central adjoint aux habitants des villes aussi ceux des faubourgs urbains. Dans tous les cas il existe sur ce sujet un malentendu étrange que les institutions compétentes devraient bien tirer au clair.

Note de l'Auteur.

dont la dernière, nouvellement bâtie, appartenant aux frères Petrow, est éclairée à l'électricité. Prenant en considération que le voyageur ou touriste, echoué dans cette ville par hasard ou par affaires, *n'a positivement où dîner*, à défaut d'institution culinaire quelconque, l'apparition de l'électricité dans un lieu si obscur est un amalgame étrange de civilisation et de barbarisme. Korotoyak est situé sur la rive droite du Don, qui est fort escarpée et élevée en amont de la ville, tandis qu'en aval du fleuve la rive, s'abaissant précipitamment, forme jusqu'à l'embouchure de la Tikaya Sossnà, une localité unie et basse, traversée par la rivière Korotoyak qui dessèche complètement en été. La moins grande partie de la ville est bâtie dans une plaine unie et sa partie plus importante est située sur le versant de la rive escarpée du fleuve, grâce à quoi Korotoyak, vu de la station de Koponistché paraît être un coin fort pittoresque, mais, à mesure qu'on s'en approche l'ancien dicton que «l'apparence est souvent trompeuse» se confirme de plus en plus.

La première fondation de Korotoyak eut lieu en 1642, mais ce ne fut que cinq ans plus tard, le 29 Août 1647, que le dapifer et voyévode Daniel Siméonovitch Iakowlew avec 500 hommes de guerre, fut envoyé sur le Don d'après un ukase du czar Alexeï Mikaïlovitch, afin de bâtir une nouvelle ville en amont des rivières Korotoyak et de la Tikaya Sossna. De ces 500 hommes au lieu de construction n'arrivè-

rent que 398 et les autres 102 hommes furent envoyés bâtir la ville Czariovo-Alexeïéwo (Noviy Oskol). En premier lieu le voyévode Iakowlew et les «hommes de guerre et notables de Korotoyak» firent choix d'un endroit convenable à la construction de la ville, «place fortifiée et à l'abri des attaques de l'ennemi»; l'endroit choisi fut le point le plus élevé (536 pieds au dessus du niveau de la mer) de la rive droite, escarpée, du Don, d'où, selon l'assurance de Iakowlew, l'on pouvait voir «la Crimée et le pays des Nogaï sur une étendue de 20 verstes et au delà». En 6 semaines, du 1 Octobre au 13 Novembre 1647, «la ville» fut organisée et entourée d'une palissade en bois de chêne; cette palissade était de 370 toises de circonférence et les murs de la ville avaient 8 tours, armées de canons et d'arquebuses; trois de ces tours servaient de lieux de passage et avaient des ponts-levis; à la tour principale se trouvait «la guérite de sentinelle» et pendait la cloche d'alarme; les murs et les tours étaient bâtis en profil» (profil—partie supérieure du mur se forjetant en saillie et couverte de planches minces); ces murs profilés étaient hauts de 25 rangées de bois (d'après d'autres renseignements ces murs étaient hautes de $2^1/_4$ toises) et les tours avaient de 37 à 44 rangs de bois; de ses trois côtés accessibles la ville était entourée de ravins larges de $2^1/_2$ toises et profonds de 2 toises et de son quatrième côté le Don lui formait une défense naturelle. Les

bourgs des hommes de guerre pour «se garer des tribus tartares» étaient entourés de «défenses» sur une étendue de 1,320 toises (c'est à dire que deux rangs de grands billots de bois étaient posés debout et recouverts de terre et de broussailles). Un conduit d'eau secret menait de la ville au Don; «l'eau en est excellente», outre cet aqueduc il y avait encore dans la ville deux puits.

Ce fut le même dapifer Iakowlew qui construisit ensuite à Korotoyak: la cathédrale, la maison de l'ancien tribunal, la maison du voyévode ou gouverneur et le dépôt à poudre; enfin ce fut lui encore qui fit la distribution des terrains pour «champs et prairies et pour la construction des maisons des 500 hommes de guerre des villes de Woronège, Efrémow, Taletzk, Lébediagne, Epiphagne, Tchernawsk et Dannkow. Lorsqu'il eut mené à bout la construction de Korotoyak Iakowlew envoya à Moscou un des habitants de la nouvelle ville, nommé Melenntiy Aristarkovitch Iakowlew (probablement quelque parent du dapifer Iakowlew) porteur pour le Czar «d'un modèle de la ville de Korotoyak»; le Czar conféra à cette occasion à Mélenntiy le rang d'avoué et lui fit présent de 8 roubles et de drap anglais»; c'est ainsi que le czar récompensa le porteur de l'agréable nouvelle de la construction dans l'Ukraïne de la ville de Korotoyak.

La nouvelle ville eut la liberté du commerce et de l'exercice de toutes les professions en fran-

chise de droits, ce qui, vu la situation avantageuse de Korotoyak au bord du Don, le fit bientôt point commercial et industriel, même au détriment de Woronège. Mais une telle liberté de commerce ne fut pas de longue durée: déjà en 1654 le commerce et les professions furent taxés d'impôts. En 1670 Korotoyak eut à souffrir des attaques de cosaques-brigands qui y vinrent du Don, commandés par Frolka, frère d'Etienne Razine; pourtant le chef de l'armée du czar, le prince Romodanowsky, arrivé en toute hâte, empêcha Frolka de s'emparer de la ville. En 1737 un grand incendie dévasta toute la ville, l'année suivante la forteresse fut rétablie; un incendie plus terrible encore détruisit toute la ville et ses murs en 1789; après cet incendie Korotoyak fut rebâtie sur un plan nouveau, sans forteresse. En 1708 Korotoyak fut annexée à la province d'Azow, au département de marine; de 1719 cette ville fit partie de la province de Woronège et enfin devint une des villes de district du gouvernement de Woronège.

Le district de Korotoyak, dont le chef-lieu est la ville du même nom, forme une bande de terre longue et étroite qui s'étend du nord-est au sud-ouest et se trouve entre les districts de Nijnédévitzk, Woronège, Bobrow, Ostrogochsk et Birioutche du gouvernement de Woronège et de celui de Novo-Oskolsky du gouvernement de Koursk; il occupe une aire de 357,068 arpents avec une population de

157,847 habitants. Le Don sépare le district de Korotoyak en deux parties inégales; la partie moindre, celle de l'est, s'étend le long de la rivière Kvorostiani et la partie la plus grande, celle de l'ouest—le long des vallées des rivières Patoudagne et Dévitza. La partie est, qui, au XVII siècle, faisait partie du district de Woronège, est exclusivement peuplée de grands-russiens, et la partie ouest a une population mixte, se composant de grands et de petits-russiens. Les petits-russiens, ex-serfs, sont en partie les descendants des cosaques et des tcherkass qui, au XVII siècle, furent établis dans la ville et au district de Korotoyak; les habitants grands-russiens sont les descendants des ex-enfants de boyards qui, en partie, ont conservé leur rang de nobles, mais la plupart d'entre eux ont perdu leurs droits de noblesse et furent tous taxés d'un impôt de capitation au XVIII siècle.

A 10 verstes de la ville de Korotoyak, en amont du Don, est située le grand bourg d'*Ouriw*, comptant actuellement 4,595 habitants, tous exclusivement paysans de l'état. A l'époque de la construction de la ville de Korotoyak, le dapifer Iakowlew, en 1648, «d'après l'ordre du Czar bâtit la ville d'Ouriw, située sur le Don, du côté de la Crimée, sur le passage tartare, sur l'Ouriw». L'endroit choisi était «sûr et bien fortifié» situé qu'il était sur une montagne. Il est difficile de définir à présent ce que signifie l'expression «bâtit sur l'Ouriw»

et l'on ne saurait dire s'il y avait autrefois un emplacement quelconque à cet endroit. Dans les actes anciens Ouriw est plus souvent nommé «petit village entouré de palissade» que ville; peut-être est-ce à cause de son peu d'importance ou est-ce parce que cette ville n'avait d'importance que sous le point de vue stratégique et militaire et nullement comme point administratif, étant soumise sous ce rapport à la ville de Korotoyak, au district de laquelle Ouriw était annexée, ainsi que la «petite ville» d'Orlow était annexée à celui de Woronège. Par la construction des villes de Tambow, Ousserda, Yablonow, Kostennsk, Olchannsk, Karpow, Ousmagne, Bolkow, Korotoyak, Ouriw et Sokolsk sous les règnes des czars Michel Féodorovitch et Alexeï Mikaïlovitch, se termina la fortification de la ligne de démarcation *Bielgorodsky*, ligne limitrophe de l'état moscovite. Ces villes étaient unies entre elles par des points de garde de moindre importance — par des villages fortifiées et de tours de garde, où se trouvaient toujours plusieurs soldats pour donner l'alarme aux postes militaires voisins en cas de l'approche ou de l'apparition de l'ennemi.

La voie du chemin de fer franchit la distance de 7 verstes, séparant Korotoyak de la station Kopanisthé (appelé ainsi du voisinage du grand bourg Kopanistché, du bailliage de Korotoyak, avec une population de 1,241 habitants) par une digue-remblai continue et traverse des ponts bâtis sur les

rivières Tikaya Sossnà, Korotoyak et Woronnka. Des fenêtres du wagon on admire une vue superbe sur la rive gauche du Don et les immenses montagnes saillantes, cretacées de Divo et de Chatristché. Nous voici dans la Suisse russe.

Dans la 1-ère livraison du «Guide» le lecteur aura lu l'aperçu général et historique de ces lieux charmants, accompagné de plusieurs illustrations d'après les croquis, faits sur place par l'artiste-écrivain de talent E. L. Markow; ces croquis furent faits avant que la «bêche de fer ait percé le sol pierreux» de ce coin pittoresque. Dans cette livraison-ci le «Guide» offre à l'attention bienveillante du voyageur des illustrations faites d'après des photographies, prises sur place, après que le sifflet perçant du «brigand-rossignol» du XIX siècle — de la locomotive ait retenti parmi ces géants cretacés qui avaient sommeillé tant de siècles, bercés par le remou lent du fleuve Don Ivanovitch. Le train franchit l'espace de 22 verstes, qui se trouve entre les stations de Kopanistché et de Lissky, tantôt filant par des prairies submergées le long des rives de la Tikaya Sossná, tantôt, ralentissant sa marche et se tortillant comme un serpent, il monte lentement le versant pittoresque du Don, ou bien, disparaissant dans les cavernes ténébreuses de la montagne Chatristché, il s'en échappe à la lumière du jour et passe devant les grottes et passages souterrains, où jadis, en vrais saints, loin des vanités du monde,

faisaient leur salut les grands ermites russes; ou bien encore, se traînant à peine, le train longe les précipices de la rive escarpée du Don: le voyageur regarde avec un effroi facile à comprendre les masses coupées de ces montagnes cretacées et les «poteaux» renommés des Grandes et des Petites Divy, qui à chaque instant semblent prêts à crouler et écraser le train, tandis que du côté gauche de la voie l'oeil n'aperçoit que de l'eau—c'est le Don, dont on ne voit même pas les rives. Et pourtant l'effroi du voyageur est vain, car la technique savante des chemins de fer, au XIX siècle, a rendu inoffensives ces places alarmantes.

A 7 verstes de Kopanistché le train stationne pour un moment à la plateforme du couvent *Divnogorsky*, situé paisiblement au pied des monts Diviy, l'un des endroits les plus pittoresques du gouvernement de Woronège. A deux verstes de la plateforme Divogorsky se trouve le grand village de Seliavnoé. «Environ entre les années 1673—1674»—dit le chroniqueur—«à l'endroit Seliawny, inondé par le débordement du Don, des fils de boyards, Théodore Chouwaew et camarades, fondèrent le village *Seliawnoé*; à quel but il leur fut assigné un morceau de terrain, appartenant aux terres mesurées des fils de boyards d'Ouriw, qui consistait en un champ désert et se trouvait en aval de la forêt Wissly, près de l'endroit inondé de Seliawny». Le voyageur, sur ce parcours de Kopanistché à Lissky, ne man-

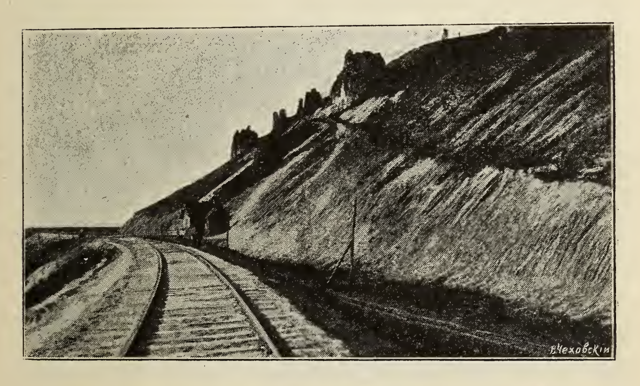
quera pas de faire attention aux monuments historiques suivants du pays du Don; ces monuments sont: *Chatristché* — montagne cretacée de la forme d'une tente immense, toute creusée de cavernes; monts *Diviy* (que l'on appelle à tort Divny) aussi avec beaucoup de cavernes et *l'emplacement de Maetzk* (jadis forteresse) à leur sommet, toutes ces montagnes dominent le Don à l'embouchure du fleuve Tikaya Sossnà; une rangée de *poteaux en pierre*, dont une partie se trouve au nord du couvent Divogorsky et parte le nom de *Maliy* (*ou Petites*) *Diviy*, tandis que les autres s'étendent le long de la rive droite de la Tikaya Sossnà, au sud du couvent et s'appellent *Bolchiy* (*ou Grandes*) *Diviy*.

L'époque reculée de l'histoire des montagnes de Diviy et de Chatristché se perd dans la nuit des temps; ces montagnes sont identiques sous le rapport de leur formation géologique ainsi que par le rôle qu'elles jouèrent toutes les deux dans l'histoire ancienne du pays du Don. Par leur composition elles sont plus ou moins cretacées et elles gardent toutes les traces du passage de quelque peuple de cavernes. Ces cavernes sont remarquables par la finesse et la solidité du travail, évidemment l'oeuvre de quelque foule nombreuse qui y avait travaillé avec art, car plusieurs de ces cavernes ont plus de 60 toises de long, tandis que les autres s'enfoncent dans les profondeurs de la montagne. Parmi tous les monuments historiques du pays, *Divogorié,* c'est

à dire partie d'un immense plateau s'étendant le long de la rive droite du Don, est le monument le plus grand; il se distingue des autres par des poteaux de pierre, dont quelques uns sont au nord du couvent de Divnogorsk et s'appellent Maliy Diviy et les autres — au sud du couvent, sur la rive droite de la Tikaya Sossnà, et portent le nom de Bolchiy Diviy. La largeur et la hauteur de ces poteaux diffèrent de 4 à 8 archines, leur épaisseur est presque égale—environ de 3 archines. Ces poteaux sont composés de masses cretacées qui furent évidemment tirées des profondeurs des montagnes à l'époque où l'on creusait les passages souterrains. Jadis les montagnes Diviy étaient couvertes de forêts épaisses, dont G. S. Gméline avait encore vu les restes en 1761; actuellement il n'y a plus aucune trace de végétation sur ces montagnes. D'après l'histoire c'est connu qu'en 1671 cet endroit fut le théâtre d'un combat acharné entre les troupes du czar et Frolka Razine et que ce dernier y fut tué. C'est ici que les Tcherkass d'Ostrogochsk vinrent saluer le compagnon d'armes de Pierre I, l'amiral Féodor Matwéevitch Apraxine, lors de son voyage à Azow en 1702. Ce fut ici encore que fit une halte le boyard Chéine, comme on en lit dans les mémoires de voyage des chantres d'église qui l'accompagnaient. Il n'y a plus d'autres données historiques dignes de remarque sur cette montagne. Pour la première fois il est mention de Diviy dans

le voyage de Pimène en 1389, où il est dit: «Nous atteignîmes le fleuve Tikaya Sossnà où nous aperçûmes des poteaux blancs, qui se *tenaient superbement côte à côte,* comme des petits murs, et étaient blancs et beaux à voir».

L'ancien emplacement de Maetzk, ainsi qu'il est nommé dans l'ancien «Livre de Bâtisses» de la ville



Le long des montagnes du Don. Les Poteaux (Grandes Divy).

de Korotoyak pour l'année 1646, est situé au sommet du Divogorié. C'est un carré régulier d'environ 1,600 toises carrées: les remparts de pierre qui l'entourent se sont affaissés avec le temps. La forteresse était jadis entourée d'un ravin assez profond. Dans le coin ouest de l'emplacement se trouvait un puit, dont la destination est fort curieuse et énigmatique, car, se trouvant au sommet d'une mon-

tagne cretacée, à une hauteur fort considérable, c'est peu probable qu'il ait pu servir de puit ordinaire et tout porte à croire que sa destination était toute autre; de tous les côtés il était large de 4 archines et avait une profondeur inconnue. Actuellement, sur l'ordre du couvent, ce puit est, malheureusement, comblé. Les investigateurs érudits de cette partie riveraine du Don, par rapport à l'origine des «Diviy», prenant en considération leur épaisseur égale, leur position régulière sur le bord de la montagne, portant les traces évidentes d'une construction artificielle, sont venus à la conclusion que les «Diviy» sont les restes d'un grand *mur de pierre*, qui, jadis, avait entouré et défendu cette montagne et ses habitants.

La fondation du *couvent de Divogorsky* se rapporte à l'époque de la défaite du hétman Ostrianitza. Environ vers 1638 les Tcherkass émigrèrent en foules nombreuses dans les confins moscovites et s'établirent dans les terres désertes et limitrophes du bassin du Don, dans les confins des états moscovites. Vu que les possessions de la Russie n'avaient pas de frontières fixes au sud - est, à la première moitié du XVII siècle, le couvent fut considéré comme bâti sur les terres tartares, au delà de la ligne de démarcation. Ce couvent fut souvent exposé aux attaques des hordes nomades; ainsi environ en 1660—1670 toute la confrérie du couvent s'enfuit dans les terres biélogradsky. Mais le chagrin

causé par la ruine et la dévastation de leur cher couvent fit revenir plusieurs frères à leur ancien emplacement: en 1672 deux vieillards de la confrérie se rendirent à Moscou prier le czar Alexeï Mikaïlovitch de leur accorder un secours d'argent pour la restauration du couvent de Divogorsky; leur de-



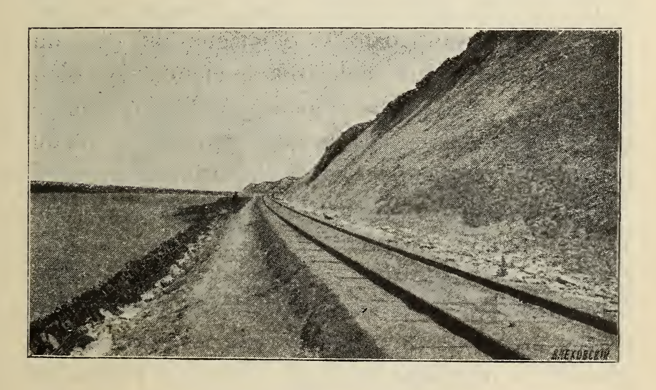
Le long des montagnes du Don. Maison du garde-voie à la 322-ème verste.

mande leur fut non seulement accordé par le Czar, mais il leur promit encore sa haute protection pour l'avenir. Les czars Alexeï Mikaïlovitch, Féodor Alexeïévitch, Pierre et Jean Alexeïévitchy donnèrent à ce couvent plusieurs édits pour droit de possessions territoriales ainsi qu'un permis pour recevoir le bois

des économies forestières de la couronne; actuellement rien n'est resté de ces édits que leur réestre à demi pourri dans les archives du couvent. La première église connue du couvent fut bâtie, en l'honneur de St. Nicolas, sur la bénediction du métropolitain de Kiew Pierre Moguila avant 1640; et en 1658, sur la bénediction du patriarche de Moscou Nicône, fut bâtie une autre église, celle de l'Assomption de la Sainte Vierge. Concernant l'époque de la fondation de la troisième église, bâtie au sommet de la montagne, en l'honneur de St. Jean le Précurseur, près de la grotte de Xénophon et de Jean, l'inscription suivante s'est conservée sur une croix calcaire dans l'église même: «cet autel de Notre Seigneur et Sauveur Jésus Christ, à l'église de la Nativité de St. Jean le Précurseur, fut consacré sous le règne des très pieux czars et grands-ducs Jean et Pierre Alexeïévitchy de toutes les Russies, sur la bénédiction de l'éminentissime Abraham, métropolitain de Biélograde et d'Oboyagne, l'an 7202, en l'an de grâce 1693, indiction I, 7 Novembre, en mémoire des saints martyrs 33». En 1786, à l'édition des états de l'église, le couvent de l'Assomption de Divogorsky (ou comme il est incorrectement appelé Divnogorsky, au gouvernement de Woronège) fut supprimé et changé en église de paroisse du bourg voisin de Seliavnoé; plus tard le révérendissime Antoine, évêque de Woronège, obtint la restauration du couvent sur les

montagnes Diviy et c'est là que fut transferée la confrérie du couvent de l'Ascension, de la ville de Korotoyak, supprimé à cette époque et qui fut changé en dépendance de celui de Divogorsky.

Chatristché. A cinq verstes en aval des montagnes Diviy, également au ras de l'eau, au bord du Don, est située cette montagne calcaire, remarquable



Le long des montagnes du Don. Montagnes cretacées.

par sa orme originale qui rappelle une tente de dimensions immenses. Des trois côtés coupée par une vallée, qui la sépare de la chaîne des monts calcaires, elle se joint au Don par son quatrième côté. Chatristché est une hauteur considérable, complètement dépourvue de végétation et à peine accessible à cause de sa orme conique. Malgré cela, à son sommet, ainsi qu'à celui des montagnes Diviy,

se trouve un cimetière, dont l'organisation se rapporte à une époque inconnue. Ayant ses trois côtés arrondis, Chatristché de son quatrième côté, celui de la façade, s'éleve au dessus du fleuve en un mur vertical. En cet endroit, au dessus du Don, sur une saillie peu importante, se trouve une des pierres, nommées «divy», qui est si large et si haute qu'elle servait, évidemment, pour masquer une fenêtre, se trouvant dans la montagne du côté du fleuve, à moins que ce ne soit quelque reste d'un mur ancien, qui, jadis, entourait Chatristché comme aussi la montagne décrite plus haut au bord du fleuve Tikaya Sossnà. Chatristché est aussi un grand monument calcaire du type des monuments de cavernes. Comme les monts Diviy, Chatristché et ses cavernes fut transformé en couvent paisible au commencement du XVII siècle. Le couvent Chatristché-gorsky était bâti dans une cavité, se trouvant au pied de la montagne et il n'y avait que l'église au sommet de la montagne Chatristché. Plus tard le couvent fut supprimé et actuellement il n'y a plus traces de son existence; quant à l'église elle s'est très bien conservée jusqu'à nos jours. La vue sur la montagne Chatristché du fleuve ainsi que la vue sur le Don de Chatristché frappe également le voyageur par la beauté sauvage du síte.

Le «Guide» conseillerait au voyageur, disposant d'un temps limité pour son voyage, de faire le parcours de Kopanistché à Lissky avec un permis de

l'administration du chemin de fer de la voie de se tenir sur la plateforme de wagon qui se trouve au bout (à la queue) du train. Ce n'est que voyageant de cette manière qu'on peut apprécier à sa juste valeur toute la beauté de ce site cretacé de cette partie riveraine du Don si éminement pittoresque.



Le long des montagnes du Don. Gorge de Chatristché
(sur la route de Korotoyak).

Deux verstes avant d'arriver à la station Lissky la voie du chemin de fer traverse un remblai haut de plus de 6—7 toises, qui va à travers un grand marécage se trouvant entre le bourg de Lissky et le Don; ensuite le train passe par le remblai du chemin de fer Kozlow-Woronège-Rostow de la Société des chemins de fer du Sud-Est et, 750 toises avant d'atteindre la station, traverse un pont de fer

long de 172 toises bâti sur le Don [1]); en cet endroit le train quitte le district d'Ostrogochsk et passe dans celui de Bobrow, du gouvernement de Woronège.

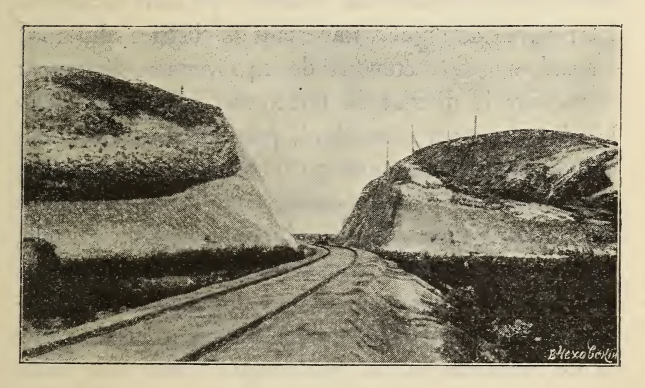
Station de *Lissky* de II classe. Buffet-hôtel; chambre de toilette pour dames et messieurs; salle de I et de II classes; grand hall pour les voyageurs de III et marquise séparée pour les voyageurs de IV; dans la salle de I et de II classes il y a une vitrine pour la vente des livres et des journaux et sur le quai de la station une petite boutique d'épicier, où se pressent en foule (à l'arrivée des trains à voyageurs) les paysannes petites-russiennes dans leurs costumes pittoresques, qui vendent les produits de fabrication locale, consistant en tapis et en ceintures, dont les premiers — les tapis sont faits au bourg d'Ouriw, du district voisin de Korotoyak et les ceintures — au village Tichannka, du district de Bobrowsk. Vu que la station de Lissky déssert, principalement, le chemin de fer Kozlow-Woronège-Rostow, le lecteur trouvera donc sa description plus détaillée, pages 119—123, dans la 1-ère livraison du «Guide», contenant la description des rayons des localités par où passe la ligne du chemin de fer Kozlow-Woronège-Rostow de la Société des chemins de fer du Sud-Est. En ce qui regarde le chemin de fer Balachovo-Kharkow, qui

---

[1]) Le lecteur trouvera les détails sur le fleuve Don dans la 1-ère livraison du «Guide», pages 123—126.

nous intéresse en ce moment, la station Lissky n'est pour cette ligne qu'un point de transmission et de croisement.

A partir de Lissky le chemin de fer Balachovo-Kharkow passe, durant $4^{1}/_{2}$ verstes, par le remblai du chemin de fer Kozlow-Woronège-Rostow et en-



Le long des montagnes du Don. Gorge de Chatrisché (au-delà de Korotoyak).

suite, 339 verstes avant la station de Kharkow-Tovarny, pénètre sur sa propre voie; à la 340-ème verste, la voie du chemin de fer traverse un remblai fort élevé (9,41 toises) au dessus du fossé de Tarmassovka, où se trouve un double tuyau de briques avec un orifice de 2 toises. De la station Lissky (c'est à dire de la 334-ème verste) la voie du chemin de fer passe 110 verstes, jusqu'à la 444-ème verste) par le district

de Bobrowsk, du gouvernement de Woronège, que la voie ferrée sépare en deux parties: celle du nord ou partie plus vaste et partie sud ou partie plus petite. Le district de Bobrowsk occupe une aire de 8,159 verstes carrées ou 9,285 kilomètres carrés; la surface du district est unie, ce ne sont que les rives de l'Osséreda et de l'Ikoretz qui sont escarpées. La rivière Bitiougue, traversant le district du nord au sud, sur une étendue de 140 verstes, sépare par son cours le district de Bobrowsk en deux parties: le côté droit est plus élevé, possède des bois et des marécages, tandis que du côté gauche du fleuve s'étend la vaste steppe, vaste comme la mer; dans le coin sud-ouest du district coule «le Don paisible, beauté des champs». Le sol du district de Bobrowsk consiste exclusivement en terre végétale, très fertile, mais en certaines places le sol est sablonneux et en ces endroits on voit jusqu'à présent de belles forêts de sapins, appartenant à la couronne. L'occupation principale des habitants du district de Bobrowsk est l'agriculture; les paysans et les propriétaires ont pour la plupart une culture à trois assolements, ensemençant le blé et une quantité insignifiante de froment d'hiver et d'avoine; comme petits blés — le froment et le blé sarrasin. Ce n'est que dans les très grandes économies que se pratique la culture à plusieurs assolements avec un ensemencement de plantes fourragères; dans de telles économies on ensemence beaucoup de céréales de

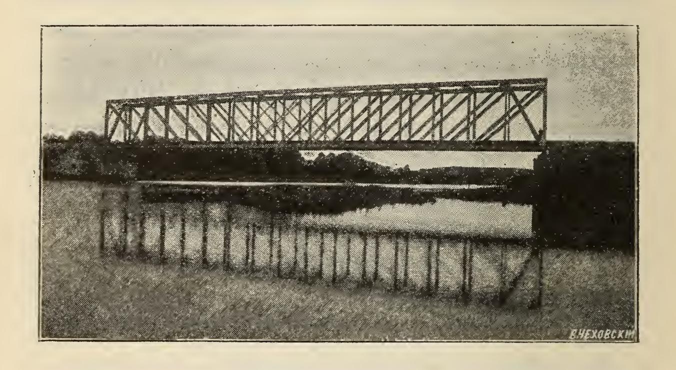
prix, telles que froment d'hiver et de printemps, de semence de lin et de tournesol. Par le nombre de ses habitants (288, 179 habitants) le district de Bobrowsk occupe le seconde place dans le gouvernement de Woronège et la première place par l'élevage du bétail. Selon les données (pour 1897) on comptait dans le district: chevaux — 59,443 têtes; gros bétail—60,356 têtes; brebis ordinaires—129,528; brebis à toison fine — 18,259; cochons — 23,895; chèvres—1,546 têtes. Le district de Bobrowsk est surtout renommé dans toute la Russie pour son élevage de chevaux; la première place dans l'élevage appartient aux chevaux dits «bitiougues» et aux trotteurs orlow, dont il sera parlé plus loin; quant à présent le «Guide» offre à la bienveillante attention du lecteur la discription des chevaux de la race bitiougue. *Bitiougue* — est la meilleure race de chevaux de trait, élevés aux bords du fleuve Bitiougue, mais les lieux de vente principaux de ces chevanx sont les villes: Bobrow, Tambow et Kozlow. L'élevage des bitiougues, comme tout ce qu'il y a de meilleur en Russie, fut organisé par Pierre le Grand, qui envoya des étalons de monte hollandais et danois pour le croisement avec les grandes juments russes. Plus tard la race bitiougue fut améliorée par le croisement des chevaux de cette race avec les trotteurs orlow. Le cheval bitiougue est de hauteur moyenne (environ 6 wérchok), à poitrail large, à pieds à fanons, mais assez secs, à

la croupe et à dos larges, musculeux; son pelage est bai, pie et gris. Les défauts de cette race sont: finesse des pieds, faiblesse du dos et développement insignifiant de la croupe. Les chevaux de cette race sont de deux espèces: les grands chevaux bitiougues-chevaux tartares, transformés par le croisement avec les trotteurs orlow; ils sont très musculeux et bons marcheurs; on les emploie pour le transport des fardeaux. Avant la construction du chemin de fer Nijni-Novgorode-Moscou de nombreux chargements de marchandises étaient transportés par les chevaux bitiougues entre Moscou et Nijni-Novgorode. Grâce à l'abondance du fourrage, dont sont si riches les steppes riveraines du fleuve Bitiougue, ces chevaux grandissent très vite, quoiqu'ils ne quittent pas l'écurie avant qu'ils n'aient 3 ans; avant qu'ils soient employés aux travaux, à l'âge de 5 ou 6 ans, ils sont nourris d'herbe, de farine, d'haricots, etc. et ils sont engraissés pour la vente. Un tel cheval appelé «engraissé», quoique grandissant fort vite, perd beaucoup de son poids aussitôt qu'il est employé aux travaux. Les maquignons préparent pour la vente de la sorte environ 80% de tous les grands chevaux bitiougues. Les chevaux bitiougues de grandeur moyenne, qui se distinguent par la plus grande élégance de leurs formes, sont principalement engraissés dans les prairies et proviennent du croisement des juments russes avec les étalons des haras voisins; ils sont remarquables comme trotteurs

tort endurants. Ces chevaux sont le plus souvent employés aux attelages des troïkas, où le cheval bitiougue est attelé comme cheval de brancard et va au grand trot et les bricoliers — pour la plupart de petits chevaux du Don — vont au galop. Malheureusement cette bonne race de chevaux russes dégénère aussi peu à peu, du moins d'après l'opinion générale, on voit de moins en moins des exemplaires de chevaux bitiougues purs-sangs. A l'exception de quelques ménages de paysans qui s'occupent de l'élevage de chevaux, le haras de la couronne Krénowsky est la pépinière principale de la race bitiougue. Actuellement, pour rafraîchir le sang des bitiougues, on fait venir des étalons de la race danoise. Selon les données pour 1897 on comptait au district de Bobrowsk 40 haras, dont les producteurs étaient 1,054 chevaux, dont 118 étalons et 936 juments.

Par rapport à l'activité industrielle, le district de Bobrowsk occupe également une place fort importante au gouvernement de Woronège; ainsi, d'après les données pour 1897 il y avait dans le district 279 fabriques et usines avec un virement annuel de 1,601,997 roubles et un personnel de 1,545 ouvriers. D'après le genre de production les fabriques et usines se distribuaient ainsi: briqueteries — 148; fabriques de pelisses de bisquains — 41; huileries — 40; tanneries — 31; distilleries — 4; fondoirs — 3; hangars à éplucher le blé — 3; charcuteries — 2; raffineries de sucre — 2; moulins à vapeur — 2; fabriques de potasse — 2.

Ikoretz—petite station sans buffet, à la 358-ème verste de Kharkow et à la 23-ème de Lissky, sera la première au district de Bobrowsk après celle de Lissky; elle est située dans une localité fort pittoresque à une verste de distance de la rivière Ikoretz, sur laquelle est bâti un pont de fer avec un



Pont à orifice de 35 toires, à la 360-ème verste (de Kharkow) sur la rivière Ikorétz.

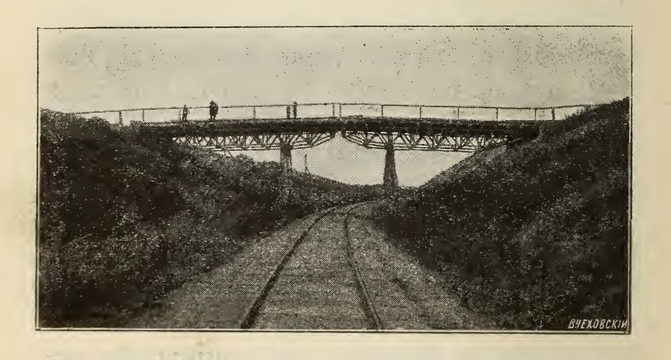
orifice de 35 toises. A 2 verstes de cette station et à la 360-ème de la voie se trouve une plateforme pour le stoppage des trains, non loin de la grande économie de 13,000 arpents de J. A. Zwéguinntzew. A la 10-ème verste de cette plateforme (360-ème de la voie) est la halte d'*Annowka* (370-ème verste). Malgré sa situation centrale dans le voisinage de nombreuses et importantes économies de pro-

priétaires telles que celles de Sévertzow, Saline, Bibikow (avec un moulin à vapeur) et autres, cette halte n'expédie qu'un nombre peu important de chargements (en 1898 l'export des chargements était de 182,249 poudes et l'arrivée consistait en 2,205 poudes), vu que toutes les économies voisines expédient leurs chargements à la ville de district Bobrow, qui en est la plus proche.

Cinq verstes au delà de la halte d'Annowka la voie du chemin de fer passe, jusqu'à la station de Bobrow, par toute une rangée de grands remblais et d'échancrures imposantes, passant à la 377-ème verste le bourg d'Azowka et à la 378-ème verste celui de Tchouksanowka, durant les deux verstes suivantes, la voie ferrée coupe par son remblai presque en deux la ville de Bobrow; dans trois rues de Bobrow et de son faubourg urbain Monastirka, (traversées par la ligne du chemin de fer sur les verstes 379-ème et 381-ème), sont construits des viaducs aériens de forme légère et élégante, long de 15 toises chacun. Ensuite à $1^1/_2$ verste au delà du bourg de Monastirka, à la 382-ème verste de Kharkow, le train s'arrête à

Bobrow—station de III classe; buffet — panier et thé; chambre de toilette pour dames. Outre les économies déjà mentionnées, situées près de la halte d'Annowka, à la station Bobrow gravite un rayon de grandes économies de propriétaires, parmi lesquelles sont à signaler: l'économie de son Altesse

Impériale le Grand Duc Pierre Nicolaévitch, au bourg de Tchéssmennka, et l'économie voisine de Younikow, à 25 verstes de Bobrow, celle de M. Stannkévitch, au bourg de Chilowka, à 18 verstes de la ville et enfin la propriété du prince Wassiltchikow, Serge Illarionovitch, au bourg de Nijni-Kilitche, du district de Pawlowsk, à 20 verstes de la station.



Viaduc à la 378-ème verste au bourg de Tchouksanovka.

Dans cette dernière économie il y a une raffinerie de sucre de betterave, élaborant 150,000 berkovetz de betterave et préparant annuellement 125,000 poudes de cassonade et 24,000 de melasse; le personnel des ouvriers de cette raffinerie est de 237 hommes. D'après les données pour 1898 la station de Bobrow exporta 761,129 poudes de chargements et en reçut 246,607 poudes, consistant principalement

en marchandises diverses pour le commerce en détail de la ville de Bobrow.

La *ville de Bobrow,* située à 3 verstes de la station Bobrow, se trouve sous 51°5′ de latitude nord et 9°44′ de longitude est, sur la rive droite, escarpée, du fleuve Bitiougue; la localité environnante est complètement unie et découverte; la rive opposée, c'est à dire la rive gauche du fleuve est basse. Le Bitiougue, en aval de la ville, se divise en plusieurs bras et forme 15 petites îles basses et peu importantes, qui sont au printemps annuellement submergées par les hautes eaux du Bitiougue. La ville possède 2,232 arpents, dont 284 dans la ligne de la ville, qui est de 845 toises de long et de 715 toises de large; il y a à Bobrow: places—4; rues—40; maisons—578, pour la plupart de bois. La population de la ville, d'après les données du récensement d'un jour du 28 Janvier 1897, était de 3,891 habitants, et selon les données du Comité Statistique du Gouvernement de Woronège—7,450 habitants; de ces deux chiffres différents il faut conclure que 3,559 hommes avaient quitté Bobrow le jour du récensement du 28 Janvier. Il y a dans la ville un hôpital des états provinciaux à 35 lits, une pharmacie; quatre docteurs; un progymnase classique de garçons à 4 classes; un établissement particulier d'éducation pour jeunes filles à 4 classes, de M-me Stepanennko; deux écoles paroissiales de garçons et de jeunes filles; une succursale de la

bibliothèque publique de Woronège, contenant 1,426 volumes et la bibliothèque du progymnase de garçons de 4,094 volumes; trois églises de briques. L'activité industrielle de Bobrow s'exprime par 1 savonnerie, 1 tannerie, 2 charcuteries, 2 hangars à éplucher le blé et 1 fonderie de fer de fonte.

Fiacres: une course—15 cop.; une heure—30 cop. *Hôtels:* chambres meublées et restaurant de Nestérew, place du Marché, maison Béliayew.

L'époque de la fondation de Bobrow est inconnue, mais dans tous les cas cette ville n'a pas dû être fondée avant la seconde moitié du XVII siècle, car dans l'inventaire des postes de «sentinelles» du gouvernement de Woronège, pour l'année 1623 il est dit carrément que jusqu'à cette époque «il n'y eut point de sentinelles» sur les terres entre les fleuves Don et Bitiougue et que ce ne fut que depuis lors que des postes de sentinelles furent organisés sur le fleuve Bitiougue, et que ces postes furent considérés comme «éloignés». En 1686, d'après un ukase de Pierre le Grand, pour défendre les frontières de l'empire moscovite, on commença à établir sur les bords du Bitiougue et de l'Ikoretz des gens de guerre des villes de Yéletz, Woronège et Korotayak et depuis 1699 — des paysans du palais des districts de: Rostow, Jaroslaw, Pochékogne et Kostroma. Ce fut probablement à cette époque que fut aussi fondé Bobrow ou, comme il fut nommé autrefois, Bobrowsk. En 1699 tous les postes de

Bitiougue et Bobrowsk y inclus relevèrent du ressort du département du grand palais. En 1707 un palais du czar fut bâti à Bobrowsk avec batteries et trois tours; l'année suivante, à l'époque de la révolte de Boulavine, les cosaques du Don attaquèrent l'emplacement, s'emparèrent du palais fortifié et pillèrent le trésor du czar, qui y était conservé. En 1711 après la cession d'Azow aux Turcs, Bobrowsk fut nommé ville et une partie des habitants qu'on fit sortir d'Azow fut établie près de Bobrowsk dans un bourg séparé, qui reçut le nom de bourg *Azowsky* (aujourd'hui bourg d'Azowka, à la 377-ème verste de Kharkow, près de la ville de Bobrow), nom qui lui est resté jusqu'à présent. Bientôt pourtant Bobrow perdit son nom de ville, mais retint, quand même, le premier rang entre tous les bourgs et villages des bailliages de Bitiougue et d'Ikoretz, car à Bobrow se trouvait l'administration communale. En 1779, à l'organisation de la lieutenance de Woronège, le bourg de Bobrow fut transformé en ville de district et depuis lors il fit toujours partie du gouvernement de Woronège. Les armes de la ville de Bobrow sont — un castor en champ d'argent.



Réglements

sur l'usage gratuit des adaptations des places-lits, publiés dans le décret du Ministre des Communications du $^{16}/_{21}$ Août 1896, № 14109.

1) Les adaptations des places-lits qui se trouvent dans les wagons, dans le cas où ces places ne seraient pas payées en plus, sont, pendant la nuit, c'est à dire de 10 heures du soir à 7 heures du matin, à la disposition des voyageurs gratis, mais avec l'observation des règlements suivants:

2) Les voyageurs ne sont autorisés à profiter des places-lits que dans les cas où le nombre des passagers ne dépasserait pas celui des places-lits se trouvant dans le compartiment du wagon; au cas contraire les dossiers des canapés ne sauraient être relevés.

3) Le relèvement ou l'abaissement des dossiers des canapés, afin d'en former des places-lits, ne doit être fait que par le personnel de service du train.

4) En cas d'entrée dans le wagon, aux stations intermédiaires, de nouveaux voyageurs et que ces derniers n'auraient pas trouvé de places vacantes dans le compartiment, les dossiers relevés doivent être abaissés à la demande du chef de train et les passagers, qui auraient préalablement pris possession des places-lits, devront se contenter de places ordinaires.

Chapitre VII.

De Bobrow à Balachovo et à Boutourlinowka.

Station Krénowaya; haras Impérial Krénowsky; station Talowaya; embranchement de Boutourlinowka: station et bourg de Boutourlinowka; station Worobiowka; station et bourg de Kalatche; station Abramowka; district de Novokhopiorsk: stations: Yélannskoé-Koliéno, Rayéwskaya; station et ville de Novokhopiorsk; stations: Polowtzéwo, Kalmick, Kardaïle, Baïtchourovo; district de Balachovo, du gouvernement de Saratow: station Rodnitchiok; station et ville de Balachovo

Le train franchit le parcours de 18 verstes, séparant Bobrow de la station suivante de *Krénowaya* par une localité fort pittoresque, à la 385-ème verste (à 3 verstes au delà de Bobrow) le fleuve Bitiougue est traversé par un grand pont (105 toises) à trois arches; les bords du fleuve sont fort beaux; plus loin la steppe, uniforme dans sa beauté monotone, fait placc au royaume des forêts et tous le reste du parcours, jusqu'à la station de Krénowaya, le train traverse les terres de l'économie forestière de la couronne Krénowsky à travers les épaisseurs de forêts de sapins et en partie de chênes et de

bouleaux. Trois verstes avant d'atteindre la station, la voie du chemin de fer passe à travers l'un des bourgs les plus importants du gouvernement de Woronège — du bourg de Krénowoé, où se trouve le célèbre *haras Krenowsky* du département des Haras Impériaux. Le «Guide» conseillerait à tous ceux qui s'intéressent à l'élevage des chevaux en géneral, et à celui de la Russie en particulier, de faire une visite d'inspection aux écuries de ce haras. Le bourg de Krénowoé compte 665 ménages et 6,624 habitants, qui consistent en paysans du haras. Une pharmacie, un hôpital, trois églises de briques, une école pour les écuyers, du nom du comte J. J. Woronzow-Dachkow, à 2 classes. Toute une petite ville de constructions élégantes du haras font tant que Krénowoé a plutôt l'air d'une jolie petite ville que d'un grand village. En outre il y a ici une école de guides forestiers. Dans ce dernier temps le bourg de Krénowoé se fait connaître comme station estivale pour la cure de lait de jument (koumiss); le koumiss est préparé au bourg Soldatsky, qui sert, pour ainsi dire, de faubourg urbain au bourg de Krénowoé.

C'est le lieu de dire quelques mots sur l'histoire du haras Krénowsky et des célèbres trotteurs orlow, qui reçurent leur développement au bourg de Krénowoé, décrit plus haut.

Le comte Alexeï Grégoriévitch Orlow-Tchessmennsky, après avoir quitté le service, s'établit à Moscou et, étant amateur de chevaux, commença, entre

autre, à s'occuper de l'élevage de chevaux, dont il se mit à cultiver une race spéciale, connue sous le nom de trotteurs. Il organisa d'abord son haras dans sa propriété de Lossiny Ostrow, située près de Moscou, mais en 1778 il le transféra au bourg de Krénowoé, du district de Bobrowsk, du gouvernement de Woronège. Il bâtit ce haras sur les terres dont l'Impératrice Catherine II l'avait gratifié pour la glorieuse bataille de la Tchessmà et qui consistaient en 180,000 arpents de steppes et en 20,000 arpents de bois le long du fleuve Bitiougue. A la mort du comte, sa fille unique, la comtesse Anna Alexeïéwna, hérita du haras et c'est déjà d'elle qu'en 1845 l'Etat acheta le haras et tous les bourgs et les terres qui en dépendaient pour la somme de 1,714,285 roubles.

Afin de former la race de chevaux trotteurs le comte Orlow-Tchessmennsky accoupla un étalon de monte pur sang arabe — *Smétannka* à une jument danoise; l'étalon Polkane, qui provint de cet accouplement, ne satisfit pas tout à fait le comte. Polkane fut accouplé à une jument hollandaise et il en provint l'étalon Barse—cheval agile, léger et en même temps massif et fort. C'est de Barse que provint la vraie race des trotteurs du haras Krénowsky qui bientôt devint célèbre dans toute la Russie sous le nom de «trotteurs orlow». Pour former des chevaux de selle le comte Orlow faisait venir de l'Angleterre des chevaux de course purs sangs; parmi eux il y eut

trois fils du célèbre Eclipse. Du vivant du comte Orlow aucun étalon de la race des trotteurs ne pouvait être vendu en d'autres mains, mais du vivant de son héritière il y eut déjà des étalons de monte de cette race dans quelques haras du gouvernement et cette race commença à se propager dans les haras du district de Bobrowsk; à la cession du haras Krénowsky au département des Haras Impériaux l'acquisition des étalons de monte et des juments de la race des trotteurs devint plus facile, car ces chevaux commencèrent à être vendus aux enchères à un prix modéré, de sorte que la race des trotteurs s'affermit définitivement et se propagea dans les haras de toute la Russie. Selon les données pour 1897 il y eut au haras Krénowsky 19 étalons de monte et 153 juments de la race des trotteurs et 18 étalons et 173 juments de la race de chevaux de trait et des bitiougues.

La station Krénowaya expédia, en 1898, 601,207 poudes de chargements et en reçut 124,831 poudes; en outre Krénowaya est un point de ralliement de bétail à boucherie des plus importants sur cette ligne de chemin de fer, dont il fut expédié au total, en 1898, 2,237 têtes, dont 411 chevaux et 812 têtes de gros bétail.

Le train franchit la distance de 28 verstes, séparant Krénowaya de la station suivante de *Talovaya* par de vastes prairies qui servent de pâturages au gros bétail, dont des milliers de têtes sont annuel-

lement expédiés aux abattoirs de St.-Pétersbourg et de Moscou. Ainsi, en 1898, de la seule station de Talowaya il fut expédié 12,453 têtes de gros bétail. En outre, vu que cette station est située au milieu de vastes économies de propriétaires comme celles de l'économie voisine de la station du comte Orlow-Dawidow de 64,700 arpents de terre labourable et de 30,000 arpents de prês; l'économie Tichannsky du baron Schliktingue (36,196 arpents de terre labourable et de 15,000 arpents de prairies); l'économie de Chévliaguine de 9,000 arpents, près du hameau d'Alexanndrowsky; enfin l'économie de Kolomennkine de 4,500 arpents et de Reztzow de 1000 arpents; cela va s'en dire que toutes ces économies importantes fournissent une masse de chargements à expédier qui consistent principalement en chargements de céréales, dont il fut expédié environ 400,000 poudes en 1898. La même année il fut expédié 20,615 poudes de cassonade de la raffinerie de sucre Sadowsky (à 12 verstes de la station), appartenant ou prince S. I. Wassiltchikow.

Talowaya — station de III classe. Buffet-hôtel; chambre de toilette pour dames. Dans la direction sud-est de la station Talowaya passe *l'embranchement de Boutourlinowka*, qui se termine, à la 88-ème verste de Talowaya, par la station de *Kalatche-bourg*. Tout ce parcours de 88 verstes la voie du chemin de fer passe par de vastes économies de propriétaires et de villages de paysans, qui fournissent an-

nuellement des millions de poudes de chargements de céréales et des milliers de têtes de gros bétail à boucherie. Un développement si important de l'agriculture rurale dans cette localité fut cause principale de la construction en ces lieux de l'embranchement Boutourlinowka, de 90 verstes, de la Société des chemins de fer du Sud-Est.

Stations de l'embranchement de Boutourlinowka. Passant devant la halte *Terekow*, située à 20 verstes de Talowaya, par une localité unie de steppes, le train s'arrête à *Boutourlinowka* — station de III classe; buffet-panier; chambre de toilette pour dames. Sa situation dans le voisinage du bourg important de Boutourlinowka d'un côté, et des vastes économies de propriéitares de l'autre—fait en sorte que l'activité commerciale de cette station est fort considérable. Ainsi, en 1898, la dite station exporta 2,023,387 poudes de chargements différents; l'arrivée des chargements était de 1,178,681: poudes. Des économies environnantes sont à remarquer celle du comte Worontzow-Schouwalow, près du bourg Woronntzowka à 30 verstes de la station, de 14,155 arpents de terre, dont 2,000 sous bois; l'économie de Loutowinow, près du village Pétrowsky, à 40 verstes de la station, consistant en 2,000 arpents; cette économie contient une grande raffinerie de sucre de betterave, qui élabore annuellement 129,000 berkovetz de betterave et produit 113,000 poudes de cassonade et 7,000 poudes de melasse. Les

autres grandes économies, quoique se trouvant dans la sphère d'influence de la station Boutourlinowka, n'envoient pas leurs chargements à cette station, car la plupart de grands accapareurs de blé des économies de propriétaires tâchent de l'envoyer au port voisin de Pawlowsk sur le Don et le dirigent ensuite sur Rostow sur Don.

A deux verstes de la station se trouve *le bourg de Boutourlinowka* (nommé aussi Pétrowskoé), du district de Bobrowsk, à 52 verstes (par la route carrossable) dans la direction sud-est de Bobrow, sur la rivière Osséreda, près des confins du district de Pawlowsk, du gouvernement de Woronège, sur la grand'route de Saratow; ce bourg a 4 verstes de long. Le terrain, occupé par le bourg, au commencement du XVIII siècle, appartenait au comte Boutourline, qui y établit plusieurs familles de paysans de ses propriétés de la Grande Russie; plus tard en ces terres vinrent se fixer des émigrés de la Petite Russie, de sorte que sous l'Impératrice Catherine II la population de ces terres montait à plusieurs milles; d'après l'ukase de 1783 tous ces habitants furent assujettis à la terre, de manière qu'ils devinrent tous paysans du comte Boutourline. En 1842 les paysans de Boutourlinowka, d'après un traité qu'ils firent avec leur propriétaire, le comte Boutourline, s'engagèrent à payer au conseil de tutelle de Moscou, dans l'espace de 37 ans, c'est à dire jusqu'en 1879, la somme de 2,114,335 roubles,

somme pour laquelle ils reçurent leur acte de libération avec les intérêts y joints. En 1842 les paysans de Boutourlinowka passèrent au département du Ministère des Domaines de l'Etat avec la condition d'agriculteurs libres et en 1848 ils reçurent le nom de paysans de l'Etat, établis sur leurs propres terres. Le bourg de Boutourlinowka est le premier dans tout le gouvernement par le nombre de ses habitants ainsi que par son activité industrielle. Ses habitants s'occupent du tannage de peaux, de bisquains, de la confection de pelisses de bisquains et spécialement de la manufacture de bottes—la plupart des hommes sont cordonniers et leur ouvrage est exporté et se vend dans les pays attenants à la mer Noire et dans la Province des troupes du Don. Les habitants de Boutourlinowka sont également renommés comme bons forgerons et exercent les métiers de marchands de bétail en gros et de voituriers. Les femmes de ce bourg vont dans la steppe à préparer le chauffage de fumier et enduire les cabanes (khaty) de terre glaise. Il y a près du bourg deux sources minérales sulfureuses-salées. Boutourlinowka compte 28,899 habitants, 4,342 maisons, 6 églises orthodoxes, 4 écoles primaires, 1 hôpital des états-provinciaux à 15 lits; 1 hospice, 2 docteurs, 1 pharmacie de M. Oussennko. Deux distilleries de Chevtzow et de Kisteniow, un moulin à vapeur de Kastchennko, près de la station du chemin de fer, trois briqueteries, deux fabri-

ques de colle, un fondoir et vingt tanneries; cinq foires annuelles, tres fréquentées, complètent l'activité commerciale et industrielle de ce bourg important.

A 30 verstes de Boutourlinowka, passant, à la 50-ème verste de la station Talowaya, la voie d'évitement *Massitchew*, et à la 61-ème verste la plateforme Chirinnkine, le train s'arrête, à la 67-ème verste à partir de Talowaya, à la station de *Worobiowka*, qui expédie principalement des chargements de céréales. Franchissant de Worobiowka 21 verstes par une localité un peu plus pittoresque que celle traversée par la voie à partir de la station de Talowaya, vu qu'ici la localité des steppes fait place à la contrée boisée, qui s'étend par la vallée de la rivière Touloutchaéwa, le train s'arrête à la dernière station de l'embranchement de Boutourlinowka, qui est celle de

Kalatche — station de IV classe; buffet-panier; chambre de toilette pour dames. Grâce à sa situation près d'un des bourgs importants du district de Bogoutchare—*Kalatche*—la station de Kalatche n'est pas moins animée que celles de Talowaya et de Boutourlinowka. Ainsi, en 1898, cette station expédia 1,304,707 poudes de chargements différents et reçut la même année 603,940 poudes de chargements.

Situé sur une montagne, à trois verstes de la station, le bourg de Kalatche est un des meilleurs et des plus importants du gouvernement de Woronège par l'aisance et l'industrie de ses habitantse

Kalatche est surtout renommé pour ses foires de gros bétail et celle du 15 Août, à la fête de l'Assomption (Ouspennskaya), est la plus fréquentée, car à cette foire il y a le plus grand ralliement de gros bétail. En 1898 la station de Kalatche exporta 6,339 têtes de gros bétail. Le bourg de Kalatche est situé au confluent de deux rivières: Touloutchéevo et Podgornoï, à 65 verstes de distance de la ville de district de Bogoutchare; ce bourg compte 2,868 ménages et 15,476 habitants, dont la plus grande partie sont des petits-russiens. L'occupation principale de la population du bourg Kalatche est—le commerce de gros bétail, amené de la Province des troupes du Don; le virement général des 6 foires du bourg Kalatche dépasse la somme de 500,000 roubles; les 8 tanneries, qui s'y trouvent, élaborent annuellement plus de 3,000 peaux; la culture des melons, des pastèques et du tournesol, dont il fut expédié de semences 110,919 poudes de la station Kalatche en 1898, six églises orthodoxes, une école paroissiale et une autre des états-provinciaux, un hôpital des états-provinciaux, deux médecins, une pharmacie du proviseur Drozdowsky, plusieurs auberges fort convenables, un restaurant avec orgue, complètent l'extérieur de ce grand bourg.

Ayant pris connaissance de cette localité des steppes, mais pleine de vie heureuse et active, traversée par l'embranchement de Boutourlinowka, le «Guide» invite le voyageur à retourner à la station

de Talowaya, afin de continuer sa route à la station finale de la ligne Balachovo—Kharkow — à la station de Balachovo.

A partir de la station Talowaya le train continue son parcours par une localité unie de steppes et, à la 445-ème verste, passe du district de Bobrowsk dans celui de Novokhopiorsk, du gouvernement de Woronège, qu'il traverse sur une étendue de 66 verstes. A la 21-ème verste de Talowaya le train s'arrête à la petite station d'*Abramowka*, à la 449-ème verste de Kharkow; située qu'elle est près de la grande économie de propriétaire appartenant à Mr. Raewsky, c'est cette propriéte qui fournit annuellement à Abramowka son contingent principale de chargements de céréales à expédier; ainsi des 480,281 poudes de chargements divers, expédiés par cette station en 1898, 464,189 poudes étaient chargements de céréales.

Le district de Novokhopiorsk, que la ligne Balachovo — Kharkow traverse en longueur sur une étendue de 66 verstes, occupe une aire de 5,364 verstes carrées et présente au total une aire unie quelque peu élevée sur les rives droites du fleuve Khopior; cette aire du district est traversée en maints endroits par les ravins et vallées des affluents du Khopior. Il y a ici tout un système à part de rivières et qui n'a presque aucune attache avec le système fluvial des districts contigus; le fleuve principal de cette localité, Khopior, prend sa source au

gouvernement de Saratow près des confins de celui de Tambow, et, faisant des sinuosités nombreuses, coule dans la direction du nord-est au sud-ouest et, arrosant la plus prande partie du district, pénètre, en aval de Novokhopiorsk, dans la Province des troupes du Don. Dans les confins du district de Novokhopiorsk le fleuve Khopior de son côté droit reçoit les affluents suivants: Tovolgeannka, Karatchane, Alfiorowka et Savalla; du côté gauche le Khopior reçoit les rivières Swinntzowka et Kalmick. Khopior est navigable sur tout son cours, mais ne possède qu'un seul port dans tout le district qui est celui de la ville de Novokhopiorsk. Il y a beaucoup de lacs dans la vallée du Khopior, dont les plus importants sont ceux de Ilmègne—5 verstes et de Lébiagià—8 verstes de circonférence. Les rives gauches du Khopior sont marécageuses. Le sol du district de Novokhopiorsk consiste en terre végétale à une très grande profondeur et ce n'est que par endroits qu'on y trouve de la terre argileuse et du sable. Toute l'aire du district n'était qu'une forêt impraticable à la fin du XVII siècle. Ce n'est qu'au commencement du XVIII siècle que cette localité commença à se peupler; dans les forêts épaisses se cachaient d'abord des chartreuses et des petites villes de vieux croyants, ensuite, sous le règne de Pierre I, vinrent s'établir dans ces parages des paysans - propriétaires, des paysans de propriétaires, des apanages, des paysans économiques, des Tcher-

kass; actuellement de tous ces élements ce sont les deux premiers qui prédominent entre tous. Le district de Novokhopiorsk se peupla principalement de paysans-propriétaires originaires des anciens districts des gouvernements de Woronège et de Tambow, mais il y eut aussi des émigrés de la Lithuanie et des vieux croyants des gouvernements de l'ouest, contigus à la Lithuanie, qui s'étaient du commencement inscrits dans la double fixation des impôts. Le district compte aujourd'hui 194,539 habitants (97,026 (hommes et 91,513 femmes). Au district de Novokhopiorsk se trouve l'économie forestière de la couronne du nom de Tallermane consistant en bois de construction navale, de 13,850 arpents, dont le bois servit naguère, sous Pierre le Grand, à la construction de la flotte de guerre russe.

La voie du chemin de fer descend une déclivité de peu d'importance sur tout le parcours de 18 verstes, se trouvant entre Abramowka et la station de Yélannskoé Koliéno, et, à la 459-ème verste, traverse la rivière Yélagne sur un pont de 40 toises. La station de Yélannskoé-Koliéno est située près du bourg important de Yélannskoe - Koliéno (appelé aussi Yélagne) à 30 verstes de la ville de district Novokhopiorsk, à l'embouchure de la rivière Yélagne dans le Khopior. Ce bourg fut fondé vers la fin du XVII siècle et contient aujourd'hui 986 ménages et 6,749 habitants, qui sont tous exclusivement des Grands - Russiens, dont les occupations principales

sont—l'agriculture et l'élevage du bétail, ce qui est confirmé par les chiffres des expéditions de la station Yélagne: ainsi, en 1898, il fut expédié 537,207 poudes de chargements différents, dont 345,554 poudes étaient de céréales et 4112 têtes de gros bétail. La localité environnante est fort marécageuse, surtout à l'époque des hautes eaux, lorsque le Khopior et ses affluents Savalla et Yélagne unissent leurs cours et alors toute voie de communication est impossible dans ces lieux, hormis celle du chemin de fer. Des économies de propriétaires environnantes et qui gravitent à la station de Yélannskoé-Koliéno les plus importantes sont celles de: Raewsky—de 12 à 30 verstes de la station—contenant 30,000 arpents; à 18 verstes de la station l'économie du comte Orlow-Davidow (steppes-Tartares) — 12,000 arpents; l'économie de Pressniakow, à 10 verstes, de 9,000 arpents de terre labourable; enfin, à 30 verstes, sont les steppes Touloutchéew et Bériozow, appartenent au département des Apanages et exploitées par ce département.

Au delà de la station de Yélannskoé-Koliéno, la voie du chemin de fer passe par une localité plate et basse et trois verstes avant d'atteindre la station *Raéwskaya* (à la 486-ème verste de Kharkow et à la 16-ème verste de la station de Yélannskoé-Koliéno) traverse un pont de 45 toises, bâtî sur la rivière Savalla. La station Raéwskaya se trouve à 1 verste du bourg important de *Krassnègnekaya* (nom-

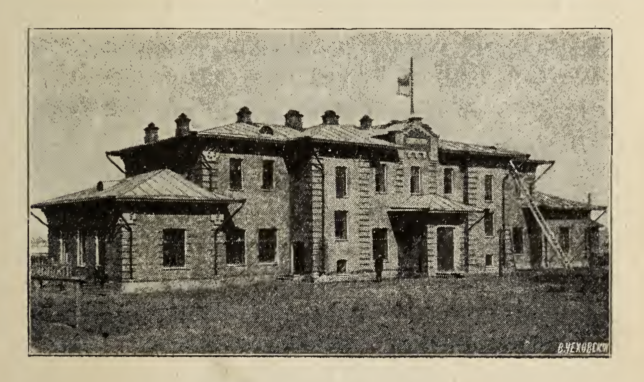
mé aussi *Krassnaya*) qui compte 1,171 ménages et une population de 6,875 habitants; trois églises, une école de paroisse et une autre des états-provinciaux; trois foires y ont lieu annuellement avec un virement de 250,000 roubles. La station du chemin de fer reçut son nom de l'économie importante du général Michel Nicolaévitch Raéwsky située à $2^1/_2$ verstes de la station; cette économie est de 48,000 arpents de terre labourable et de 1,500 arpents de prairies et contient une grande distillerie qui élabore annuellement 148,750 seaux d'esprit de vin, ne contenant point d'eau; le personnel de la distillerie est de 367 ouvriers. Après un parcours de 9 verstes à partir de la station Raéwskaya et à 5 verstes avant la ville de district Novokhopiorsk, le train s'arrête, à la 492-ème verste de Kharkow, à

Novokhopiorsk—station de III classe; buffet-panier, chambre de toilette pour dames, télégraphe. Malgré sa situation voisine (de 7 à 12 verstes) de grandes économies de propriétaires, telles que celles de Polowtzew (42,000 arpents), de Plaoutine au bourg de Sadowka-Kamennka (28,000 arpents), de Malikow (22,000 arpents), la station de Novokhopiorsk n'occupe qu'une place peu importante sur les lignes des chemins de fer du Sud-Est par la circulation de ses chargements. La cause de l'activité insignifiante de cette station (en 1898 cette station expédia un total de 208,196 poudes de chargements, dont 165,879 poudes étaient de céréales; l'arrivée à la station fut

de 137,296 poudes de chargements) consiste dans l'impraticabilité des chemins de charroi menant à la station: à une distance de $1^1/_2$ verste de la station le fleuve Savalla devient tout à fait impraticable à la moindre pluie, les ponts et chemins de fascines du ressort des propriétaires sont dans un état impossible. Même au temps de la belle saison la route se trouvant du côté gauche, c'est à dire sur la rive des prés, du fleuve Savalla est fort mauvaise; toutes ces causes influent sur le transport des chargements, qui sont, par conséquent, dirigés par un chemin de détour sur les stations Raéwskaya et Yélannskoé-Koliéno.

Située à 5 verstes de la station, le chef-lieu du district, Novokhopiorsk, se trouve sous $51^0 5'$ de latitude nord et $11^0 18'$ de longitude est, dans la plaine de la rive droite, escarpée du fleuve Khopior; la rive opposée, la rive gauche du fleuve est basse et sablonneuse. Avant le tracé du chemin de fer la ville de Novokhopiorsk était traversée par les routes postales de Moscou, Woronège, Astracan et Saratow et avait, en outre, deux grand'routes—menant de Borissoglébsk et de Bogoutchare. La longueur de la ville est de 655 et la largeur de 558 toises; la ville possède 2,585 arpeuts de terre, dont 140 arpents se trouvent dans la ligne de la ville. Il y a à Novokhopiorsk 6,088 habitants. Etant desservie par un port navigable, ensuite par le chemin de fer Balachovo-Kharkow, construit en 1895, et se trouvant

au centre du rayon fertile en céréales, la ville de Novokhopiorsk a considérablement developpé et agrandi son commerce, dont les objets d'cxport, dirigés par les fleuves Khopior et Don sur Rostow, sont principalement les céréales et l'esprit de vin; les céréales sont exportécs pour la somme de 250,000 roubles et l'esprit de vin pour un total de 200,000



Station de Novokhopiorsk.

roubles. Depuis 1862 à Novokhopiorsk est organisée une députation de la navigation. La foire Mikaïlowskaya, dont le virement monte à 4 millions de roubles et qui fut transférée à Novokhopiorsk en 1866, a beaucoup contribué au développement économique de la ville, mais malheureusement cette foire est transférée actuellement à la stanitza ou bourg d'Ourioupinnsk, de la Province des troupes

du Don. Aujourd'hui les virements des trois foires de cette ville atteignent 1 million de roubles, les marchandises principales du commerce de ces foires sont les céréales, le gros bétail et différentes étoffes des manufactures. Il y a dans la ville: 14 briqueteries, 1 charcuterie, 1 savonnerie, 1 moulin à eau appartenant à la ville et 1 hangar à éplucher le blé, situé au bord du Khopior et donné à ferme. Les institutions de *Novokhopiorsk* sont: la pharmacie de M-me Golovine, 1 hôpital des états-provinciaux à 37 lits, 3 médecins, 4 églises, banque de la ville, 1 progymnase de demoiselles à 4 classes, 1 école de paroisse pour jeunes filles, 1 école urbaine de garçons à 3 classes, 1 école de paroisse de garçons et une station météorologique, à 10 verstes de la ville à la ferme Kalinowsky, appartenant à la propriété de M. N. Raéwsky.

Passé de Novokhopiorsk. Au commencement du XVIII siècle les rives du Khopior étaient encore fort peu peuplées et il n'y avait ici que des petites villes et bourgs de cosaques, séparés l'un de l'autre à une grande distance. Aux environs de Novokhopiorsk actuel se trouvaient les villes Pristannsky, Béliayewsky et Grigoriéwsky, détruites à la repression de la révolte de Boulavine en 1708. En 1810, à la place actuellement occupée par la ville, Pierre le Grand fit bâtir une forteresse et un chantier pour la construction des navires, destinés aux villes du littoral de la mer d'Azow. Plus tard vinrent s'éta-

blir à Khopiorsk (c'est ainsi qu'on nommait avant Novokhopiorsk) divers émigrés des villes voisines, bourgeois et paysans-propriétaires, composés principalement de Petits Russiens, quoique les premiers habitants de la forteresse de Khopiorsk aient été des criminels. Vers la fin du XVIII siècle les paysans-propriétaires furent transférés et établis hors de la ville et formèrent le faubourg urbain Kotchérga (appelé aussi Samodourowka). Avant l'organisation de la lieutenance de Woronège, à l'ancienne forteresse de Khopiorsk n'appartenait que la partie sud-ouest du territoire actuel du district, dont l'Impératrice Catherine II avait gratifié le prince Potemkine. En 1779 Novokhopiorsk fut nommé ville de district de la lieutenance de Tambow et trois ans plus tard il fut annexé à la lieutenance de Saratow et enfin, en 1802, fit partie des villes de district du gouvernement de Woronège. De l'ancienne forteresse de terrassement nulle trace n'est restée, pas même les constructions intérieures; l'eau a creusé les remparts et le fossé. A l'endroit, où fut jadis la forteresse, s'élève actuellement la cathédrale Woskréssennsky et le bâtiment des tribunaux. Les armes de Novokhopiorsk sont—un fleuve en champ de verdure, portant la signature N. X.—les initiales de la ville.

Le trajet de la station Novokhopiorsk dans la direction de la halte suivante de *Polowtzévo* est excessivement pittoresque; la voie ferrée descend une déclivité peu importante et passe par toute une ran-

gée de fossés et de remblais considérables (verstes 495 et 496), contenant 6 tuyaux de briques pour le passage des hautes eaux; le train parcourt ensuite une localité marécageuse et, à la 502-ème verste, traverse un pont à 4 arches, long de 120 toises, bâti sur le fleuve Khopior, dont les rives sont fort belles à cet endroit. La halte Polowtzévo, à la 509-ème verste de Kharkow et à la 17-ème de Novokhopiorsk, est située à quatre verstes de la grande économie de 16,000 arpents, près de la ferme Ilmennsky, appartenant à M-me Polowtzew; cette économie renferme une distillerie et un moulin à vapeur. En 1898 cette halte expédia 152,302 poudes de chargements différents et reçut 149,233 poudes, consistant principalement en objets indispensables à l'activité des usines à vapeur de M-me Polowtzew.

Deux verstes au delà de la halte Polowtzévo, c'est à dire à la 511-ème verste de Kharhow, la voie du chemin de fer, sur un parcours de 19 verstes, traverse la Province des troupes du Don par les terres de l'arrondissemeut de Khopior, limitrophes au district de Novokhopiorsk, dans les confins duquel le remblai du chemin de fer pénètre de nouveau, à la 530-ème verste. La station *Kalmick,* située à la 517-ème verste de Kharkow et à la 8-ème de la halte Polowtzévo, exporte exclusivement des chargements de céréales qu'elle reçoit du bourg Kalmick, situé à 8 verstes de la station, ainsi que de la stanitza (bourg) Mikaïlowskaya, sur le fleuve Khopior,

ce bourg est l'un des plus importants de l'arrondissement de Khopior; en 1898 la station Kalmick expédia 48,697 poudes de chargements de céréales du total de 52,802 poudes de chargements divfférents.

A vingt-sept verstes de la station Kalmick et à la 544-ème de Kharkow le train s'arrête à la station importante de

Povorino. Station de III classe, commune à deux lignes de chemins de fer: Griazy-Tzaritzine et Balachovo-Kharkow de la Société des chemins de fer du Sud-Est. Buffet-panier et buffet-hôtel; chambres de toilette pour dames et pour messieurs; télégraphe. Sous le point de vue commercial la station Povorino est plutôt importante comme point de jonction et de transit et unit le Wolga à Moscou par la ligne Griazy-Tzaritzine et Kharkow à Saratow par la ligne Balachovo-Kharkow. Dix-huit verstes au delà de Povorino, passant à la 559-ème verste devant le grand lac d'Ilmègne du district de Novokhopiorsk le train s'arrête, à la 562-ème verste de Kharkow, à *Kardaïle* — station importante par l'export de ses chargements. Kardaïle exporta, en 1898, 230, 778 poudes de chargements divers et 3,701 têtes de gros bétail à boucherie. Les chargements de céréales, ainsi que le bétail, sont envoyés à Kardaïle principalement des fermes et bourgs voisins situés à une distance de 12—25 verstes de la station; à 5 verstes se trouve le moulin à eau de Kowaliow,—sur le fleuve Khopior. La station suivante après celle de Kardaïle est

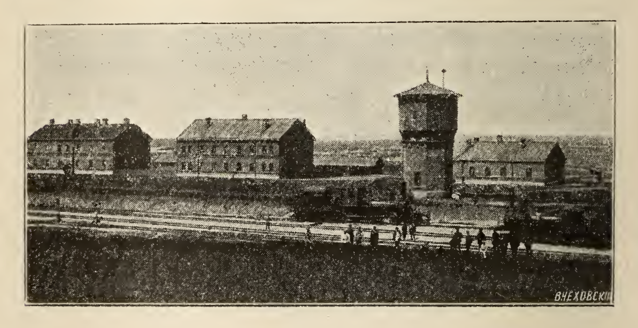
Baïtchourovo. Station de IV classe, à la 581-ème verste de Kharkow et à la 19-ème de la station précédente de Kardaïle; dernière station au district de Woronège de la ligne Balachovo-Kharkow; point de buffet. En 1898 cette station exporta 117, 470 poudes de chargements différents et reçut en même temps 79,462 poudes de chargements divers pour les cinq grandes économies de propriétaires et pour la ferme de Nazarow qui tous gravitent à cette station.

Quatorze verstes au delà de la station Baïtchourovo et trois verstes avant d'arriver à l'avant-dernière station de la ligne Balachovo-Kharkow le remblai du chemin de fer, imperceptiblement pour le voyageur, quitte les confins du district de Novokhopiorsk, du gouvernement de Woronège et pénètre dans les terres du district de Balachovo, du gouvernement de Saratow—royaume de riches colonies allemandes, propres et bien tenues, de pauvres et sales villages russes et de malpropres tentes de nomades Kalmoucks et Nogaï. Adieu, gouvernement de Woronège, berceau de la flotte russe, heureux témoin du laborieux monarque, du czar-ouvrier Pierre le Grand!

La voie du chemin de fer Balachovo-Kharkow traverse le district de Balachovo du gouvernement de Saratow sur un espace de 25 verstes; par le nombre de ses habitants ce district occupe la seconde place dans le gouvernement, sa population est de

311,224 habitants et se compose exclusivement de Grands-Russiens avec un nombre insignifiant de Morduans. L'occupation principale des habitants du district consiste dans l'agriculture; en fait de céréales ils cultivent surtout le froment et outre l'agriculture s'occupent aussi du commerce des céréales et du moulinage du blé, à quel but il y a dans le district 30 grands moulins à vapeur. L'aire du district est de 10,441 verstes carrées d'une surface assez unie; ce ne sont que les fleuves Khopior et Arkadak qui coulent dans des vallées assez encaissées. Le sol du district de Balachovo consiste en terre végétale qui contient plus d'argile que de sable; ce n'est que sur les rives du fleuve Khopior, qui traverse par son cours le district du nord au sud, que prédomine la terre sablonneuse. Il n'y a presque pas de forêts dans le district de Balachovo, la plus grande partie des terres est labourée et au sud du district on voit même des terres en friche, qui ne se trouvent, cela va s'en dire, que dans les grandes économies de propriétaires particuliers. L'industrie des fabriques et des usines est de peu d'importance: à l'exception des moulins, mentionnés plus haut, il n'existe dans le district que deux distilleries, dont l'une se trouve dans l'économie du prince Léonide Dmitriévitch Wiazémsky, au village d'Arkadak; cette distillerie élabore annuellement 154,707 seaux d'esprit de vin, ne contenant point d'eau.

A 17 verstes de la station Baïtchourovo se trouve celle de *Rodnitchiok*, qui s'appelait avant Tourkino; cette station expédie principalement les céréales qu'elle reçoit des deux économies voisines: du prince Wolkonnsky—à 7 verstes et de Tourkino—à 5 verstes de la station. Vingt-deux vsrstes au delà de Rodnitchiok, filant toujours par une localité de nom-



Station de Balachovo des chemins de fer du Sud-Est.

breux ravins (dont deux sont traversés (aux verstes 617 et 618) de grands remblais de 7 à 10 toises, contenant des tuyaux à un orifice de $2^1/_2$ et 4 toises pour le passage des hautes eaux), le train s'arrête, à la 620-ème verste de Kharkow, à la dernière station de la ligne à

Balachovo.—Station de III classe, commune à deux chemins de fer: de la ligne Tambow-Kamichine de la Société du chemin de ter Riazan-Oural et de

celle de Balachovo-Kharkow, de la Société des chemins de fer du Sud-Est. Chambres de toilette pour dames et pour messieurs; buffet-hôtel. La station est située à 1 $^1/_2$ verste du chef-lieu du district, Balachovo, du gouvernement de Saratow. Il y a peu de données historiques par rapport à cette ville, on sait seulement que jusqu'en 1780 Balachovo était bourg de palais, c'est à dire qu'il faisait partie des propriétés qui sont actuellement du département des Apanages. En 1780 Balachovo devint ville de district, ensuite, sous le règne de l'Empereur Paul I—ville sans district et enfin, en 1803 redevint chef-lieu de district du gouvernement de Saratow. Balachovo est située sur la rive gauche du Khopior sous 51°31′ de latitude nord et 60°49′ de longitude est et contient une population de 12,166 habitants. Les belles rives du Khopior donnent un cachet pittoresque à la ville, dont les environs sont de toute beauté.

Il y a à Balachovo: 5 églises, dont la nouvelle cathédrale, consacrée en 1895, est d'une architecture très belle et rappelle par son plan de bâtisse le Temple du Sauveur à Moscou; 3 hôpitaux; 1 école écclésiastique, 1 école de district avec des classes de métiers, 1 progymnase de demoiselles, 3 écoles de paroisse pour jeunes filles et 3 écoles de paroisse de garçons, 1 pharmacie, 8 docteurs dont un est docteur-femme. L'activité industrielle de la ville s'exprime en cinq fondoirs de: Popow, Kamesky, Anntonow, Diakow et Samorodow; 1 briqueterie,

deux huileries de Nazarow et d'Ivanow, 2 grands moulins à vapeur de Bezborodow et de Semionow et Tourkine et 1 fonderie de fer de fonte de Nazarow. En fait d'institutions financières il y a les succursales: de la Banque de Commerce de Woronège, de la Banque de Commerce et d'Industrie de St. Pétersbourg et la Banque de la ville Balachovo. Le commerce principale de la ville est celui de céréales; pour le versement du blé il y a dans la ville plusieurs grands hangars à blé, appartenant aux grands accapareurs de céréales: Alifanow, Dawidow, Krilow et Lègeniow, et enfin un élévateur, récemment construit, appartenant au chemin de fer Riazan-Oural. *Hôtels* à Balachovo: Hôtel et restaurant de Dawidow,—rue Khopiorsky et hôtel-auberge de Halévitch. *Fiacres:* une course—20 cop.; une heure—40 cop. (selon le temps, jusqu'à—60 cop.); de la gare à la ville—40 cop.

A 3½ verstes de la gare des voyageurs est située la station de marchandises *Balachovo-Tovarny*, qui doit être considérée, à proprement parler, comme le vrai point final de la ligne Balachovo-Kharkow. Cette station, outre sa signification locale, présente un point des plus importants pour le transit des marchandises, vu que cette gare est située sur le chemin le plus court de la voie ferrée, menant de la Sibérie à la mer d'Azow. Avec le tracé de la ligne Balachovo-Kharkow, les céréales de la Sibérie, exportées à l'étranger de Tchéliabinnsk, vià Pennza-

Balachovo-Lissky, ont pour port le plus proche Rostow sur Don: pour les deux années, 1897 et 1898, il fut exporté du rayon du chemin de fer Sibérie-Ouest à Rostow sur Don, par la voie mentionnée, 430,715 poudes de céréales. En 1898 il fut expédié directement de la station Balachovo-Tovarny 290,177 poudes l'arrivée des chargements consistait en 379,719 poudes. Outre toute une rangée de bâtiments de la gare, à la station Balachovo-Tovarny sont posées 18 voies de nominations différentes, dont la longueur totale est de 2,972$^1/_2$ toises ou 5 verstes et 472 toises; il y a 24 aiguilles pour la translation d'une voie à une autre.

Près de la station Balachovo-Tovarny se trouve le couvent de religieuses Pokrowsky, possédant une huilerie et un grand moilin à vapeur, construits sur l'initiative de la supérieure du couvent Marie (née Manndrika). C'est dans ce couvent qu'habite l'ex-supérieure Methrophanie, devenue si tristement célèbre par l'éclatant procès criminel qui eut lieu dans les années 70.

L'attention du voyageur, mérite la propriété de Pady, aux environs de Balachovo, située sur la rive droite du Khopior, à 22 verstes de la ville de Balachovo, qui appartient, jusqu'à nos jours, à la famille des Narichkine, où, entre autre, avait jadis vécu la mère de Pierre le Grand, Nathalie Kirillowna Narichkine, qui eut une grande influence sur son fils de génie, ce qu'on voit d'après sa correspon-

dance éditée depuis peu. A 80 verstes de Balachovo se trouve l'immense propriété — d'environ 120,000 arpents—des princes Prozorowsky-Golitzine, nommée «Zoubrilowka»; dans la maison seigneuriale de cette propriété se trouvent les Appartements Impériaux, où séjourna quelque temps l'Empereur Paul I; c'est ici que vécut aussi le Lafontaine russe, le célèbre fabuliste Jean Anndréevitch Krilow et il y écrivit quelques-unes de ses fables.

Ainsi notre trajet de 620 verstes à partir de Kharkow à Balachovo est terminé! Si vous ne connaissez pas les rives pittoresques du Wolga, profitez de votre séjour à Balachovo, aimable voyageur, pour faire une petite excursion de 250 verstes par voie de chemin de fer au port du Wolga, Kamichine—capitale de «l'Allemagne russe». Mais si le voyage en Sibérie vous sourit davantage et si vous aimez mieux voir une taïga (vaste forêt marécageuse) sibérienne, alors dirigez-vous de Balachovo par Pennza et Samara à Tchéliabinnsk et de là un chemin direct vous transportera, par voie de chemin de fer, dans la Sibérie éloignée!



Chapitre VIII.

Chemins de fer du Sud-Est, du rayon de houille du Donetz.

Station et ville de Lissitchannsk; quelques mots sur l'exploitation des mines du Donétz; stations des chemins de fer du Sud-Est dans les confins du district de Bakmoute: Lioubimowka, Loskoutowka, Kamichevakha, Popassnaya; mine de sel Brianntzéwsky; embranchement Nikitowsky.

Au milieu d'une nature ravissante, au pied de la rive droite, escarpée du Donétz Septentrional est bâtie la station de *Lissitchannsk*, — station première de toute une série de gares, situées au rayon du charbon de terre du Donétz. Buffet, salon de toilette pour dames, télégraphe. Outre l'export de la houille, dont il fut expédié en 1898 2,236,731 poudes, la station de Lissitchannsk est la première en Russie pour son export de la soude, expédiée par l'usine de «Lioubimow, Solvey et C^{0}», qui est à 3 verstes de la station. En 1898 il en fut expédié 1,835,132 poudes de soude, pour la fabri-

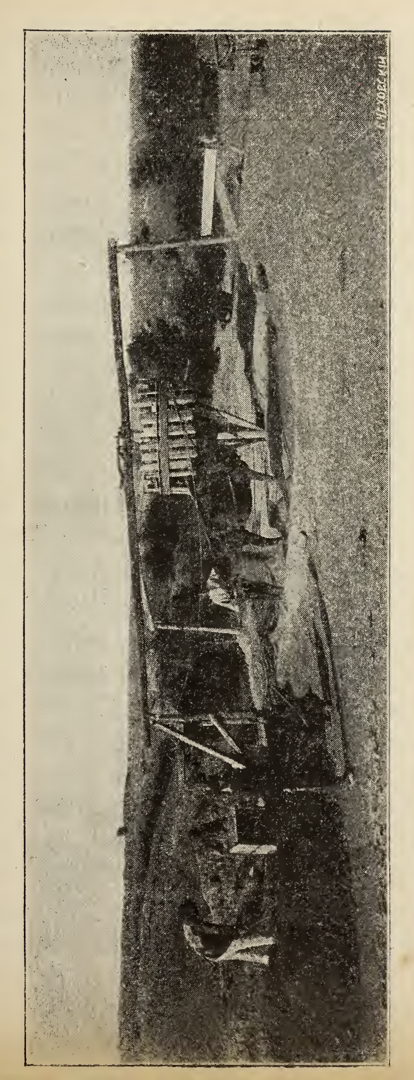
cation de laquelle la station reçut plus de 3,000,000 poudes de sel. Au total l'activité de la station Lissitchannsk, en 1898, s'exprima par l'arrivée de 7,201,762 poudes et par l'export de 5,921,630 poudes de chargements différents.

A trois verstes de la station, sur une hauteur considérable, est bâtie la petite ville ou, à proprement parler, bourg de Lissitchannsk, nommé aussi ravin du Renard, du district de Bakmoute, du gouvernement de Ekaterinoslaw. Il y a à Lissitchannsk 461 maisons et 3,198 habitants; 1 école, 2 foires et de nombreuses boutiques; 2 églises et 1 école de chefs-mineurs, pour la préparation de maîtres—mineurs instruits. En 1796, à Lissitchannsk fut organisée la première exploitation de la houille pour les besoins de l'usine de Lougannsk; la houille fut exploitée par les ouvriers transférés de l'Oural et qui reçurent, en 1852, le nom de paysans des usines métallurgiques. Ce fut le bailliage de Lissitchannsk qui fournissait avant des mineurs expérimentés à tous les puits de mines du gouvernement de Ekaterinoslaw. Non loin de la station se trouve l'usine de fonte de la couronne, inactive actuellement, et sur la route, menant de la station au bourg, se trouvent les mines de houille suivantes: mine de la couronne — «Dagmara», prise à ferme par la Compagnie de l'usine de soude «Lioubimow, Solvey et C^{0}.», mines d'Ivanow, Kozatchannsky,

Youssow et C°, N.S.Diatchkow et enfin trois mines de paysans.

Vu que nous voilà au royaume de la houille, il ne sera pas sans quelque intérêt pour le voyageur de prendre connaissance, ne fut ce qu'en traits généraux, de l'exploitation des mines de houille du Sud de la Russie.

L'omniscient Pierre I avait déjà connaissance de la houille et de l'anthracite du bassin du Donetz, mais le manque total



Type général d'une houillère de paysans au bassin du Donétz.

de voies de communication, l'abondance des forêts, qui recouvraient à cette époque l'espace actuel des steppes, enfin la stagnation générale du commerce et de l'industrie en Russie, tout ceci mettait obstacle à l'exploitation de la houille. Vers la fin des années 30, l'exploitation de la houille de tout le bassin du Donetz ne donnait qu'une recette de 800,000 poudes par an, et ce ne fut qu'au commencement de la guerre de Crimée que l'exploitation de la houille monta à 1 million de poudes de houille et environ jusqu'à 3 millions d'anthracite, aux houillères de Grouchewka. Le 28 Février 1855 un ukase Impérial fut donné pour l'éxécution des perquisitions pour la construction du chemin de fer Kharkow-Théodosie «afin d'assurer un matériel de chauffage à tous les chemins de fer qui pourraient être construits au Sud de la Russie, faire des perquisitions pour la construction d'une voie ferrée à partir du chemin de fer Kharkow-Théodosie aux mines de houille». Ensuite suit, dans l'Ukase, l'énumération de toutes les houillères se trouvant au gouvernement de Ekaterinoslaw et il y est dit: «faisant ces perquisitions savoir, autant que possible, la quantité de houille se trouvant dans chaque houillère ainsi que la qualité de ce minéral». Après la guerre de Crimée l'exploitation des mines au Sud de la Russie devint plus active, beaucoup de mesures furent prises pour faciliter et développer l'exploitation de l'anthracite qui furent sui-

vies d'études géologiques et géognostiques sur le bassin du Donetz.

Pendant la période de temps qui suivit l'ukase du 28 Février 1855 jusqu'à la construction des chemins de fer au Sud de la Russie l'exploitation de la houille continua d'être peu importante; pendant treize ans (1855—1867) on exploitait, en moyenne, environ 6,902,572 poudes par an. Mais plus tard, sous l'influence d'un levier si puissant que l'était la construction des chemins de fer, l'exploitation des mines au Sud de la Russie se développa de plus en plus. Ainsi en 1868—1871 fut construit le chemin de fer Kozlow-Woronège-Rostow; en 1869—celui de Kozlow-Kharkow-Azow; en 1870 — 1873 — ligne Kharkow-Nikolaew; en 1872 — chemin de fer Konnstanntinowsky; en 1873 — Lozowo-Sébastopole; en 1875 — Rostow-Wladicaucase; en 1876 — ligne Fastowsky; en 1878 — chemin de fer des mines de houille du Donetz; en 1883 — ligne Marioupole; en 1884— chemin de fer Ekaterinennsky; en 1894—Djannkoï — Théodosie et enfin en 1895 — ligne Balachovo-Kharkow, des chemins de fer du Sud-Est. Avec la construction des chemins de fer alla de pair le développement de l'exploitation des mines de houille. Ainsi en 1869 le charbon de terre exploité était de 13,376,237 poudes et déjà en 1882 le chiffre de la houille exploitée monte à 106,250,170 poudes. De 1888 à

1898 l'exploitation de la houille progresse graduellement:

En 1888 il fut exploité pour toute l'année.	. 136,759,719	p.
„ 1889 „ „ „ „ „ „ . .	. 189,869,078	„
„ 1890 „ „ „ „ „ „ . .	. 183,248,872	„
„ 1891 „ „ „ „ „ „ . .	. 191,658,639	„
„ 1892 „ „ „ „ „ „ . .	. 218,056,792	„
„ 1893 „ „ „ „ „ „ . .	. 239,832,300	„
„ 1894 „ „ „ „ „ „ . .	. 233,870,172	„
„ 1895 il fut exporté par les chemins de fer	. 203,854,350	„
„ 1896 „ „ „ „ „ „ „ „	. 223,050,150	„
„ 1897 „ „ „ „ „ „ „ „	. 277,461,450	„
„ 1888 „ „ „ „ „ „ „ „	. 316,204,200	„

Le bassin des mines de houille du Donetz embrasse une partie de la Province des troupes du Don; savoir: les arrondissements de Tcherkassk, de Taganrogue et du Donetz, les districts de Bakmoute et de Slavianoserbsk, du gouvernement de Ekaterinoslaw, ainsi qu'une partie du district d'Izioume, du gouvernement de Kharkow. L'aire totale de formation de houille du bassin du Donetz est de 25,000 verstes carrées, mais, si nous prenons en considération la continuation des couches de houille, gisant sous celles de formation récente à l'ouest, au nord et même à l'est, cette aire sera de beaucoup plus grande. Mais habituellement comme limites extérieures sont considérées: à l'est — le Don, au nord—le Donétz Septentrional, au nord-ouest—la partie septentrionale du district d'Izioume, à l'ouest—la rivière locale du nom de Woltchya; au sud la

formation de houille, se cachant sous les couches de formation récente, disparaît graduellement vers la mer d'Azow. Tel est, à proprement parler, le rayon de formation de houille, quant au rayon total de l'exploitation des mines du Sud de la Russie, dont fait certainement partie l'exploitation des mines de houille, il embrasse la zone de terrain du pays de Novorossiysk, des confins du gouvernement de Chersonèse à l'ouest, où commencent les gisements de mines de fer du Kriwoï Rogue, aux rives du Don à l'est.

Dans les profondeurs, proprement, du bassin du Donetz se trouvent les minéraux utiles et fossiles suivants: la houille, l'anthracite, le sel gemme; des mines: de fer, de mercure, de cuivre, de plomb, de zinc, d'argent et de plomb, on y a aussi trouvé de l'or et il y a, en outre, des argiles refractaires et des pierres calcaires, exploitées actuellement. Présentement sont exploités: la houille, l'anthracite, le sel gemme, les mines de fer, de mercure, l'argile refractaire, les pierres calcaires et depuis peu fut commencée l'exploitation des mines de plomb (d'argent et de plomb) et de zinc. Concernant la houille il est à observer que le bassin du Donetz contient les espèces les plus diverses des charbons de terre; de l'est (Grouchewka, Wlassiewka) à l'ouest (rayon des rivières Woltchya, Kourakowka) se trouvent successivement: l'anthracite, le demi-anthracite, les charbons coagulés, les charbons à demi-coagulés,

charbons à flammes et charbons à gaz avec transformation graduelle de la substance de coke et du contenu des substances volatiles. Toutes ces espèces de charbons de terre peuvent satisfaire à toutes les demandes de l'industrie et du chauffage de maisons. D'après leur qualité, c'est à dire d'après leur capacité calorifique et la quantité de carbone, de cendres et de souffre qu'il contiennent, ces charbons varient, ainsi que le font ceux des bassins de l'Europe Occidentale, et les charbons du pays du Donetz peuvent, sans contredit, être mis de pair avec les meilleurs charbons des bassins de houille de l'Europe Occidentale.

Concernant les réserves du matériel de chauffage minéral au bassin du Donetz, il existe un calcul aproximatif de l'ingénieur des mines N. S. Awdakow dans son «Aperçu succint de statistique sur l'exploitation des mines de houille du Donetz», où il est dit, aux pages 7 et 8, que si en 1908 l'exploitation de la houille montait à 1 milliard de poudes par an, la réserve de houille de tout le bassin du Donetz suffirait, quand même, pour une période de 998 ans!

D'après les données du comité de Kharkow pour le transport du matériel de chauffage minéral et du sel de la partie de réserve du bassin du Donetz pour l'année 1898, on voit que du total général de 316,204,200 poudes de houille, exportée cette année, il en fut reçu par les:

Consommateurs particuliers .	97,986,540 p.	ou 31 $^0/_0$	de l'export.
Usines métallurgiques . . .	95,405.700 „	„ 30,1 „	général.
Chemins de fer	80,378,010 „	„ 25,4 „	„
Raffineries	18,446,700 „	„ 6 „	„
Bateaux à vapeur	16,970,220 „	„ 5,3 „	„
Sauneries et mines de sel .	3,786,725 „	„ 1,2 „	„
Usines à gaz	3,230,280 „	„ 1 „	„

Les prix du charbon de terre, d'après les données de 1898, à la place même de son exploitation étaient les suivants: charbon commun de 6 à 7 cop.; charbon spécial (trié et lavé) de 8 à 10 cop., anthracite de 8 à 10 cop. le poude. Au mois de Septembre 1899 le prix de la houille monta à 10—11 cop. le poude.

Afin d'avoir une connaissance oculaire avec l'exploitation de la houille, le «Guide» conseillerait au voyageur de visiter le premier puit venu des nombreuses houillères, dispersées en si grand nombre autour de chacune des stations des chemins de fer du Donetz; dans ce cas profitons de notre séjour à la station de Lissitchannsk et visitons le puit «Dagmara», situé à mi-chemin de la gare à la ville. Afin de prendre plus ample connaissance avec l'exploitation du charbon de terre, il faut descendre en waggonet, roulant sur un câble métallique, à une profondeur de 100 toises sous terre et là on peut être soi-même témoin oculaire de combien est pénible et peu attrayant le labeur d'un mineur, labeur si justement nommé «galère volontaire» et si bien décrit par Zola dans son roman «Germinal». Des-

cendant dans un puit, le «Guide» conseillerait de se munir d'un manteau imperméable et de caoutchoucs.

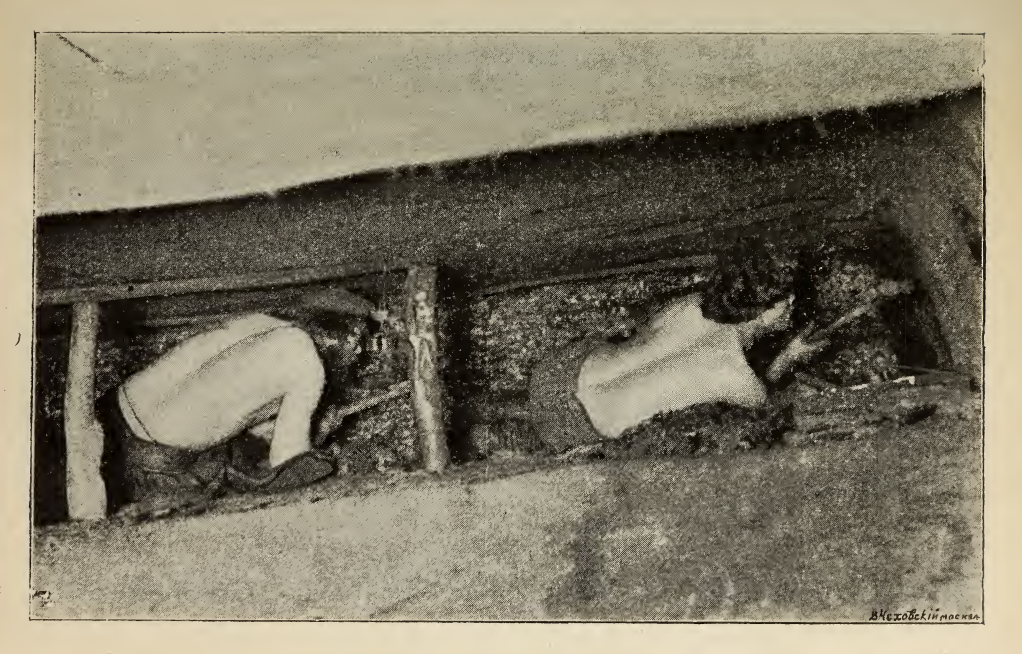
A 3 verstes de Lissitchannsk est le *poste Lioubimowsky*, destiné exclusivement aux opérations de chemins de fer de la grande usine de soude, située à côté, appartenant à la Société «Lioubimow, Solvey et Co.» En Russie, comme on sait, la soude ne se fabrique qu'au gouvernement de Wladimir; au district Pokrowsky, de ce gouvernement, il existe deux usines de soude qui ne produisent par an que 8,000 poudes de soude, ensuite il y a à Moscou une usine de soude de Dmitriew, où sont élaborés annuellement 1,500 poudes de soude et enfin à l'usine de John Swan, à Odessa, environ 250 poudes de soude sont preparés annuellement. Cependant la grande importance de la soude dans la fabrication et l'impression du dessin sur l'indienne exigeait qu'on fît venir la soude de l'étranger, et ce n'est que depuis peu que la fabrication de ce produit, si nécessaire à la manufacture de l'indienne, se produit en Russie. C'est pourquoi on ne peut assez applaudir l'idée de l'entreprenant paysan russe Lioubimow qui fut le premier organisateur de la fabrication en grand de la soude en Russie, pour la fabrication de laquelle il fit bâtir, en 1883, au district de Solikamsk, du gouvernement de Perme, dans une ferme forestière du nom de «Bereznikowsky loutche» une grande usine de soude qui, actuellement, appartient à la société en commandite rus-

so-belge «Lioubimow, Solvey et C°» et dont le personnel d'ouvriers monte à 1000 hommes; cette usine élabore annuellement plus d'un million de poudes de soude calcinée et environ 100,000 poudes de soude caustique (natre corrosif). En 1894 la même société construisit une plus grande usine de soude dans la localité mentionnée plus haut, près de Lissitchannsk. L'on peut juger des dimensions de l'usine en ce que en 1897 il en fut exporté de soude sèche et liquide 1,583,630 poudes. L'usine par son organisation mérite l'attention du voyageur. Non loin de la dite usine de soude se trouve une usine de cément de la «Société de la Mer Noire de production de cément à Novorossiysk».

Lissitchannsk, ainsi que les quatre stations suivantes, est situé dans les confins du district de Bakmoute, du gouvernement de Ekaterinoslaw. Le *district de Bakmoute*—l'un des 8 districts, dont se compose le gouvernement de Ekaterinoslaw—occupe une aire de 8,100 verstes carrées et contient une population de 329,875 habitants; au nord ce district confine au gouvernement de Kharkow et au sud—à la Province des troupes du Don. Ce district possède les plus vastes plaines de la Russie d'Europe—environ 370 mètres au dessus du niveau de la mer — et des mines de sel gemme les plus importantes en Russie pour l'exploitation du sel, dont il fut exporté 25,859,550 poudes en 1898. Dans ce district on exploite, en outre, des mines de cuivre

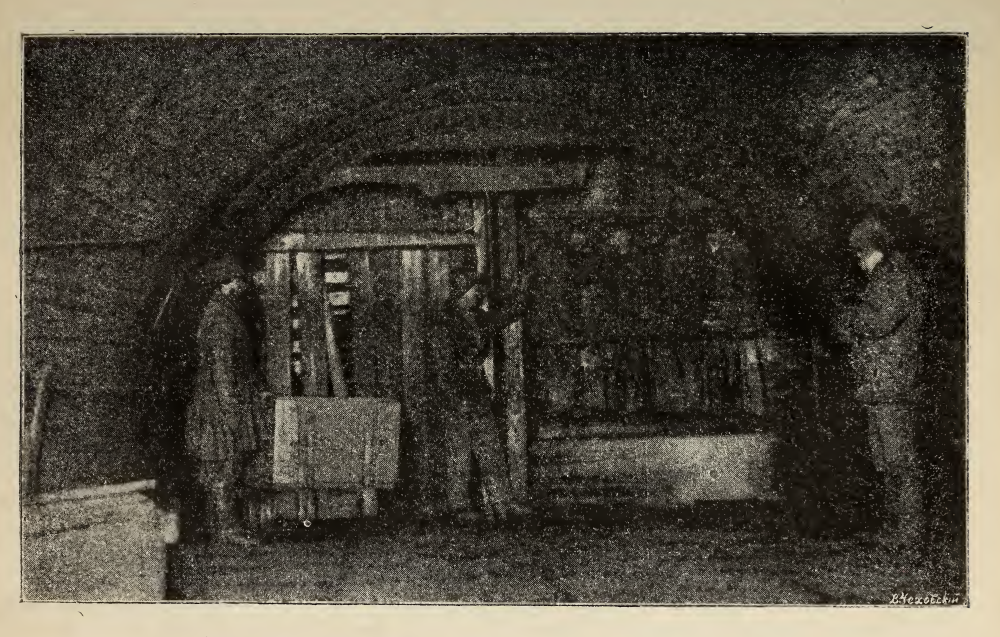
et de mercure. La plupart des habitants sont des Petits-Russiens, mais avant la population se composait de Serbes, complètement russifiés aujourd'hui. En général le district de Bakmoute occupe la première place dans le gouvernement de Ekaterinoslaw par la richesse de son règne minéral. Des stations des chemins de fer, situées près des mines de houille du rayon de ce district, il fut exporté, en 1898, de chauffage minéral 137,032,640 poudes, c'est à dire plus d'un tiers de l'export total de la houille de tout le bassin du Donetz.

Le *gouvernement de Ekaterinoslaw*, dont fait partie le district de Bakmoute, présente une plaine de steppes de 55,704 verstes carrées avec une population de 2,112,651 habitants. Les steppes de ce gouvernement, ou comme ils étaient nommés jadis «champs sauvages», «champs déserts», «Petite Tartarie», virent passer successivement les peuples nomades des Khozars, des Petchéniégues, des Polowtzy, des Mongoles et des Tartares de la Crimée. Les premiers émigrés russes de ces parages furent les cosaques du Don et du Dnièpre (zaporogetzy), qui fondèrent leurs palanques et leurs campements d'hiver et d'été principalement le long du Dnièpre et des côtes de la mer d'Azow. De 1751 à 1755 au district de Slavianoserbsk vinrent les Serbes, les Walaques, les Moldaviens, les Bulgares et les Montenègres, qui y fondèrent toute une série de colonies militaires de la Serbie Slave qui portent jusqu'à



Cent toises sous la terre. Haveurs attaquant la houille.

présent, le nom de «compagnies». C'est aussi dans ce district que vinrent se fixer, en 1750—60 les vieux croyants fugitifs, graciés ensuite par le gouvernement. Ensuite, en 1755, à l'époque de l'organisation du gouvernement d'Azow, vinrent se fixer dans ces lieux les cosaques des gouvernements de Poltava et de Tchernigow. De 1775 à 1782 fut l'époque de la distribution renforcée des terres aux propriétaires; il en fut distribuée 4,470,000 arpents (tout le gouvernement de Ekaterinoslaw est de 5,635,737 arpents) et 97,609 paysans furent transférés dans ce district de la zone du milieu de la Russie; à ces paysans vinrent se joindre différents fuyards. En 1779 des Grecs de la Crimée et des Géorgiens du Caucase furent établis en ces lieux dans 24 villages du district actuel de Marioupole. En 1780 commença la distribution des terres aux soldats en retraite et l'année suivante 24,000 paysans économiques des gouvernements pauvres de terrains reçurent l'autorisation de venir s'établir dans ces terres. De 1788 commence l'établissement, à des conditions idéalement priviligiées, des colonistes allemands dans les districts actuels de Werknedniéprowsk, Alexanndrovsk et Ekaterinoslaw. En 1797 l'on fait derechef venir des Grecs, des Bulgares, des Moldaviens et des Albanais. En 1803 on fait distribuer des terres aux officiers de l'armée russe; par 1000 arpents aux officiers supérieurs et par 500 arpents aux officiers subalternes. En 1826—1827 au district de Mariou-



Cent toises sous la terre. Remonte des ouvriers d'un puit.

pole vinrent s'établir des Grecs d'Anatolie et ce fut aussi dans ce district qu'à la fin de la guerre de Crimée on établit tout ce qui restait de volontaires de la légion grecque de l'Empereur Nicolas I. En 1828, au district actuel de Werknédniéprowsk, fut organisé tout un réseau de colonies militaires des régiments de cavalerie. En outre vinrent se fixer ici, à époques diverses, des Polonais—aux districts actuels d'Alexanndrowsk et de Bakmoute; des émigrés de l'Ukraïne polonaise—au district de Ekaterinoslaw et des prisonniers de guerre d'origines tartare, turcque et tzigane furent établis aux différents points de ce gouvernement. Pour complément de la colonisation originale de ce pays, en 1846—50 aux districts d'Alexanndrowsk et de Marioupole, furent organisées des colonies de laboureurs-hébreux. A toute cette diverse population de sujets fidèles russes il faut adjoindre de nombreux émigrés de l'Europe Occidentale, surtout de Belges qui, depuis les années 80 de ce siècle, ont complètement accaparé tout le rayon de l'exploitation des mines de houille du Sud de la Russie; presque toutes les usines métallurgiques et les mines de houille les plus importantes sont, sans exception, exploitées par des compagnies, sociétés et associations belges et ici l'on entend parler aussi souvent le français que le hébreu et le russe.

Sous le rapport administratif le gouvernement actuel de Ekaterinoslaw faisait d'abord partie du

gouvernement de Novorossiysk, sous le nom de province Ekaterinennsky. En 1783 fut organisée la lieutenance de Ekaterinoslaw et en 1803 — le gouvernement de Ekaterinoslaw. En 1874 le district d'Alexanndrowsk fut divisé en deux districts: d'Alexanndrowsk et de Marioupole: enfin, en 1887, de ce gouvernement furent défalqués les districts de Rostow sur Don et de Taganrogue, de manière que le gouvernement de Ekaterinoslaw ne contient aujourd'hui que les 8 districts actuels: d'Alexanndrowsk, de Bakmoute, de Werknédnieprowsk, de Ekaterinoslaw, de Marioupole, de Novomoskowsk, de Pawlogradsk et de Slavianoserbsk.

Occupant le premier rang sous le rapport de l'exploitation des mines du Sud de la Russie, le gouvernement de Ekaterinoslaw sous le rapport géologique est également fort riche en espèces cristallines et roches sédimentaires. Les espèces cristallines abondent dans la partie sud-ouest du gouvernement, nommément aux districts d'Alexanndrowsk et de Werknédnieprowsk et se composent de gneiss melangé de granit, du syénite, du diorite, de la serpentine et du porphyre; des dénudations pareilles se voient le long des rives du Dnièpre et de la rivière Kalmious, ainsi que dans les ravins. Les roches sédimentaires se concentrent au nord - est du gouvernement et se divisent en: a) formation de houille (formation de mines calcaires—schiste, grès et dolomite) aux districts de Slavianoserbsk, de Bakmoute

et d'une partie des districts de Pawlogradsk et d'Alexanndrowsk; b) formation de Perme (mine de cuivre, de marnes rouges et argileuses, melangés de gypse et de sel gemme) dont les dénudations se voient aux districts de Bakmoute et de Slavianoserbsk et le long des rivières Bakmoute et Lozowaya; c) formaion calcaire (pierres calcaires blanches et jaunes des steppes, marnes, argiles et sables)—dans la partie septentrionale des districts de Slavianoserbsk, de Bakmoute et de Pawlogradsk; d) formation tertiaire—au district de Novomoskowsk et au sud de celui de Pawlogradsk. A la diversité de la construction géologique du gouvernement correspond la richesse du règne minéral; ainsi au gouvernement de Ekaterinoslaw l'on trouve: différents granits, pierres calcaires de construction, des grès, pierre à aiguiser, ardoise, graphite, manganèse, mercure (sous la forme de vermillion), cuivre (dans le granit, marbré dans le syénite); des cuivrés: le cinabre vert, le bleu et la galène; le kaolin, l'ochre (parmi les couches de houille) et argiles refractaires et tinctoriales. Au district d'Alexanndrowsk l'on trouve des basaltes, le cristal de roche, quelquefois des améthystes et dans les sables des catadoupes du Borysthène (Dnièpre) — l'ambre; dans le district de Marioupole — le minéral rare auerbachite et le granit (les grenats). La plus grande richesse minérale du gouvernement consiste en de gisements profonds de houille et d'anthracite aux districts de Bakmoute et

de Slavianoserbsk; en mines de cuivre—districts de Bakmoute, Werknedniéprowsk et Marioupole; et en mines de sel gemme et de sel commun—au district de Bakmoute.

Complétant ces données générales sur le gouvernement de Ekaterinoslaw on ne peut passer sous silence que sur les bords de la rivière Kalmious (nommée jadis Kalka) non loin de la ville de Marioupole (le 1 Mai 1224) eut lieu la rencontre malencontreuse de la Russie des Apanages avec les Mongoles; près de la ville d'Alexanndrowsk se trouve l'île de Khortitza—lieu du dernier encampement des cosaques du Dnièpre; à cet endroit est bâtie actuellement une colonie allemande propre et bien tenue.

Quinze verstes au delà de la voie d'évitement Lioubimowka et à la 29-ème verste de Lissitchannsk, le train s'arrête à la station de *Loskoutowka,* dans les environs de laquelle sont situées les mines de houille de: Novow, Karetnikow et Fils, Mennziss, la mine Olguinnsky de Tchakhirow, de Zaslawsky et C° et la mine des paysans de la 8-ème compagnie. Au total toutes ces mines exportèrent, en 1898, 1.069,306 poudes de charbon de terre de l'export général de 1,312,039 poudes de chargements différents, que la station Loskoutowka expédia la même année.

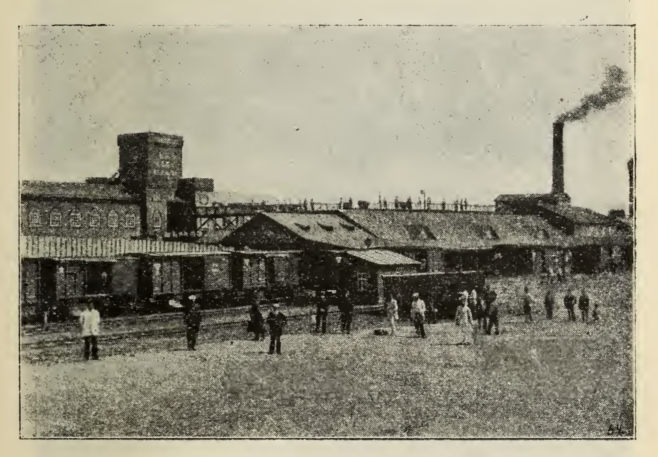
Passé 13 verstes encore de la station Loskoutowka, par une localité unie, le train s'arrête à la station

de *Kamichévakha*, près de laquelle ne se trouve qu'un seul puit Nikolaewskaya — de la C° Grinnberg et Keymann, qui expédia, en 1898, 80,620 poudes de houille. C'est le lieu de dire ici que depuis 1898 le chemin de fer est construit à double voie à partir de la station Lissitchannsk jusqu'à celle de Débaltzévo et de Popassnaya à Nikitowka, ce qui augmente considérablement la faculté de circulation des chemins de fer du bassin de houille du Donetz. Après un parcours de 9 verstes encore, à travers une localité plate des steppes, à la 51-ème verste de Lissitchannsk, le train s'arrête à

Popassnaya — station de II classe. Buffet-hôtel; salons de toilette pour dames et pour messieurs. Malgré que cette station n'a point de mines de houille dans son rayon, elle n'en joue pas moins un rôle important comme point de croisement de quatre chemins de fer de: Popassnaya-Kramatorskaya, Koursk-Kharkow-Sébastopole et Popassnaya-Lissitchannsk, Popassnaya-Débaltzévo et Popassnaya-Nikitowka des chemins de fer du Sud-Est.

Le «Guide» conseillerait au voyageur, disposant de son temps, de faire une petite excursion à l'écart de Popassnaya et passé 25 verstes par voie de chemin de fer (Popassnaya-Nataliewka 11 verstes, Nataliewka-Dekonnskaya 14 verstes) jusqu'à la station *Dekonnskaya* du chemin de fer Koursk-Kharkow-Sébastopole, visiter la mine de sel Brianntzewsky,

située à deux verstes de cette station et appartenant à la «Société Française pour l'exploitation de la houille et du sel au Sud de la Russie». Descendant en waggonet confortable, par un câble métallique, à 60 toises sous la terre le voyageur pensera se trouver au royaume enchanté du dieu souterrain Pluton.



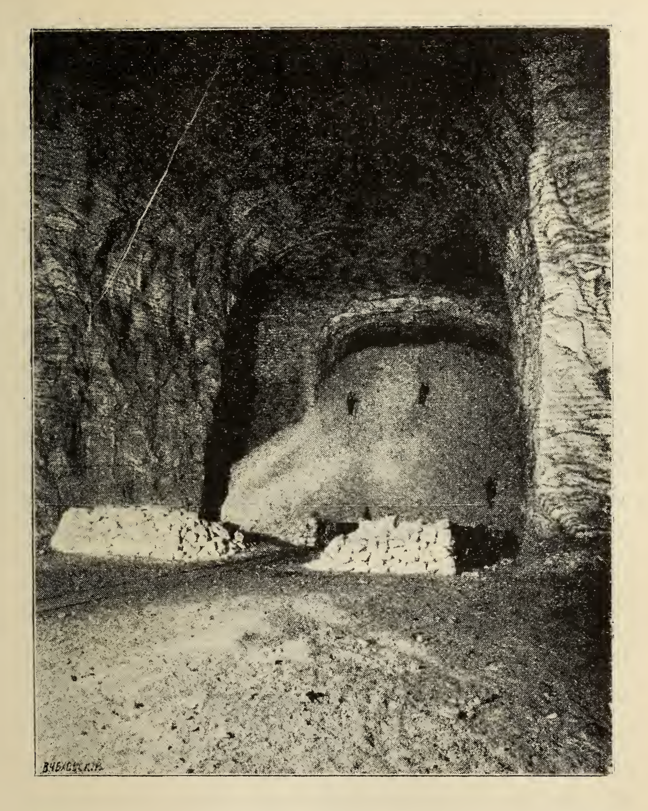
Mine de sel Brianntzéwsky. Vue générale.

De hautes salles à voûtes, abondant d'air, éclairées à l'électricité, dont la lumière se reflète dans les millions de cristaux des murs, du plafond et de l'escalier imposant, creusé, comme l'est du reste tout ce qui se trouve ici, dans le sel, dont il fut exporté de cette mine seule 7,722,600 poudes en 1898—tout à la lettre y est digne d'admiration.

A partir de Popassnaya, sur une étendue de 59 verstes, est depuis peu construit *l'embranchement Nikitowsky,* des chemins de fer du Sud-Est; cet embran-



Mine de sel Brianntzéwsky. Escalier fait de sel, à 60 toises sous la terre.



Mine de sel Brianntzéwsky. Soixante toises sous la terre.
Exploitation du sel à l'aide de la poudre.

chement donne à la houille un débouché nouveau au sud et au nord de la Russie. Le long de cet embranchement, à la 21-ème verste de Popassnaya, il y a

la station *Roty* — de IV classe, ensuite, à 26 verstes de Roty, près du bourg de Nikitowka, il y a la station *Nikitowka*, des chemins de fer du Sud-Est, et à la troisième verste de cette dernière est l'ancienne station, de la ligne Koursk-Kharkow-Sébastopole, — *Nikitowka,* près de laquelle se trouvent les mines de houille de: Lioubow, de Karassew, de la Société Auerbach et C^{0}, de Borodaï, de l'Association Gossoudarévo-Baïraksky, et la mine des paysans Gélezniannsky; en 1898 de toutes ces mines il fut exporté 2,005,200 poudes de houille. A cinq verstes de la station Nikitowka se trouve l'unique usine de mercure qu'il y ait en Russie, appartenant à la C^{0} Auerbach et C^{0}; cette usine répond à toutes les demandes de mercure en Russie, dont une partie est exportée à l'étranger.



Chapitre IX.

Chemins de fer du Sud-Est, du rayon de houille du Donetz. (Suite).

De Popassnaya á Zwériovo. Stations: Mariewka, Goloubowka, Warwaropolié, Almaznaya, Lomowatka, Werguéléwka, Débaltzévo, Fastchewka, Petrovègneky, Krestnaya, Kolpakowo, Yousskino, Rovègneky, Dolgik, Prowalié, Kowaliovo, Zwériovo.

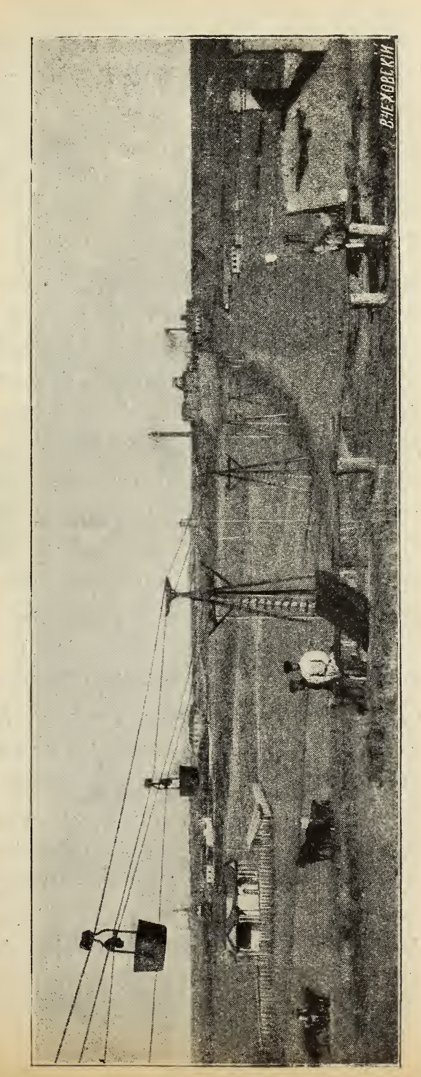
A proprement parler, c'est à partir de la station Popassnaya dans la direction de celle de Débaltzévo et au delà que commence le vrai royaume de la houille, royaume de la suie et de la fumée, des chemins de fer à fil d'archal et de mains et de visages d'hommes, noircis par la fumée. Quatorze verstes au delà de Popassnaya, après la descente d'une déclivité de peu d'importance, le train s'arrête à la station de *Mariewka*, qui expédia, en 1898, 7,152,719 poudes de houille des mines suivantes, situées près de la station: «Semirotskaya» et «Zolotaya» de la C° Korenew et Chipilow; Mariewskaya, appartenant aux héritiers de P. I. Goubonine; de la Société Lougannsk-Donetz; du puit «Alexandro-Mikaïlowsky» de A. Karetnikow et Fils; «Vérowskaya» de Becker

et des mines, appartenant aux paysans. Il y a des voies d'arrivée de la station aux mines Goubonineskaya et de Chipilow, des autres puits la houille est transportée à la station en partie par le chemin de fer à fil d'archal, mais principalement par voie de charroi. En outre, près de la station de Mariewka, depuis peu sont bâties une usine de fer de fonte et une de rails, appartenant toutes les deux à la Société Belge; l'usine de rails expédia, en 1897, 20,437 poudes de rails.

A quatre verstes de Mariewka est la station spéciale pour l'export de la houille, nommée *Goloubowka*, qui expédie exclusivement la houille des vastes puits de houille de la «Société de l'exploitation des mines de Goloubowsko-Berestovo-Bogodoukhowsky». En 1898 il fut expédié de ces mines 7,765,830 poudes; ces houillères sont unies à la station par un chemin de fer à cable métallique du système de Bleichert et C⁰, d'une étendue de 4 verstes; en outre, il y a voie d'arrivée pour l'approche des wagons jusqu'aux mines.

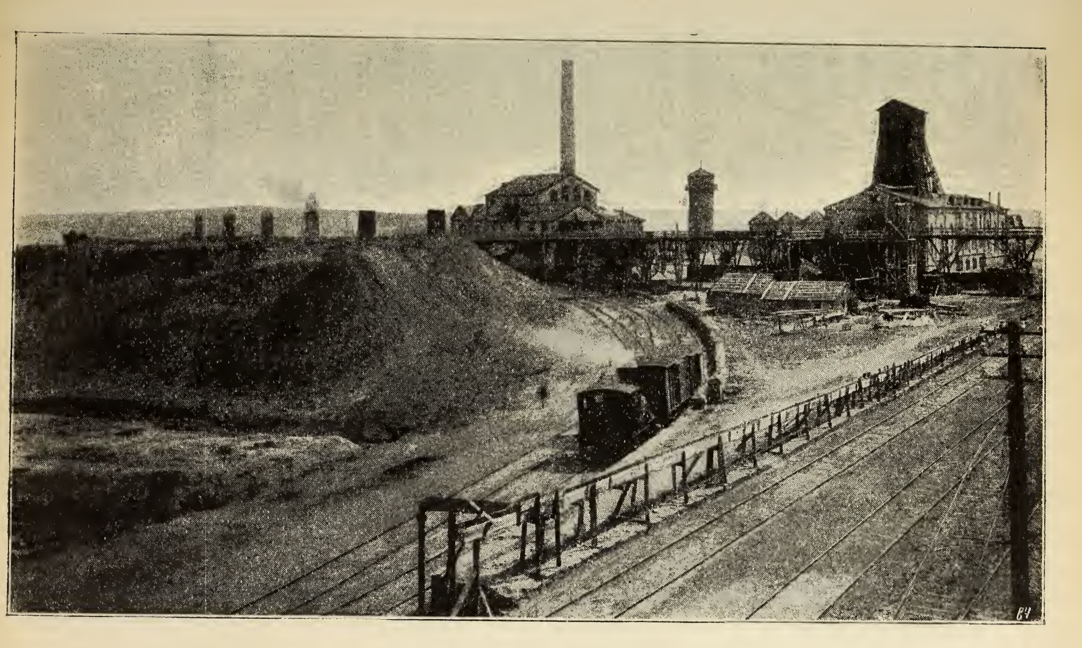
Cinq verstes au delà de Goloubowka est la station de *Warwaropolié* qui égale par son export la station précédente. Ainsi, en 1898, il fut expédié 10,499,557 poudes de houille des puits: de la «Société Pétro-Mariewsky»; de la «Société Belge des mines de houille de Warwaropolié», des puits de Zolotariow, de la C⁰ Likhonine et Levestame et d'autres houillères moins importantes. En outre il

fut expédié 16,906 poudes de fonte de l'usine de fer de fonte, bâtie en 1897. Passé 13 verstes encore par une localité quelque peu accentuée et un peu boisée, le train s'arrête, à la 23-me verste de la station Popassnaya, à *Almaznaya*—station de III classe. Buffet-panier; chambre de toilette pour dames. Cette station s'appelait d'abord Izioume mais ce nom lui fut changé en celui d'Almaznaya, nom qui lui convient



Transport de la houille des puits aux wagons par le chemin de fer à câble métallique.

sous tous les points, car en vérité cette station est un joyau de grand prix dans le réseau des chemins de fer du Sud-Est, vu qu'elle ne cède la 1-ère place pour la quantité de l'export annuel de la houille de tout le sud de la Russie qu'à la station de Mouchekétovo, de la ligne Ekaterinennsky. Ainsi en 1898 il fut expédié d'Almaznaya 48,300,760 poudes de houille, dont plus de 14 millions de poudes de coke. A gauche de la station il y a six voies d'arrivée, menant aux vastes mines de houille, appartenant aux compagnies en commandite suivantes: Société de l'exploitation des mines de Goloubowsky-Berestovo-Bogodoukhowsky, Société Almaznoé, qui bâtit, en ces lieux, en 1898, une usine de fer de fonte qui n'a en attendant qu'un seul haut fourneau, Société de mines Alexeïewsky, Société Briannsky, Société des mines de fer Kriworogesky; en outre, aux environs de la station, se trouvent les puits suivants, appartenant aux propriétaires particuliers: W. P. Maximow, Malkine, Saweliew, Lestchinnsky, Wassiliew, Wazinnsky et C°, Konngeoukow et Turikow. A 8 verstes d'Almaznaya le train s'arrête à la station de *Lomowatka*, qui expédia, en 1898, des trois mines de houille, se trouvant dans son rayon, 675,609 poudes de houille, principalement du puit Almazno-Sobowsky, de la C° Konngeoukow et Turikow. Passant, à la 52-ème verste de Popassnaya, la voie d'évitement *Werguélewka*, à 10 verstes plus loin, c'est à dire à la 62-ème verste de Popassnaya, le train s'arrête à



Puit № 1 et fours à coke de la société de l'exploitation des mines Almaznoé.

Débaltzévo — station de II classe. L'immense et bel édifice du bâtiment des voyageurs de cette gare se profile bien nettement sur le fond de la localité déserte des steppes, entourant cette station. Grande salle d'attente pour voyageurs de I et de II classes et salle separée pour ceux de III et de IV classes. Buffet-hôtel hors ligne avec grand choix de boissons et mets différents, dirigé par des Tartares de Kassimow, l'un des meilleurs buffets-hôtels sur les lignes des chemins de fer du Sud-Est. Grands salons de toilette pour dames et pour messieurs; section de la poste et du télégraphe; vitrine pour la vente des livres et des journaux. La gare de Débaltzévo sert de point de croisement pour les chemins de fer du rayon de houille du Donetz; cette station est le point de croisement des trains venant: de Kharkow par Koupiannsk et Lissitchannsk et par Nikitowka-Khartzapetowka; de Rostow sur Don par Zwériovo; de Moscou par Millerovo-Lougannsk; de Taganrogue par Khartzik; de Marioupole par Yassinowataya. Une position si centrale de la gare fait en sorte que le va et-vient des voyageurs ne cesse jamais à cette station. L'on peut y rencontrer à tout temps un Belge et un Français, et le typique «fils d'Israël», et le fier Persan, et l'Arménien, et «l'habitant du sud« sans nationalité bien distincte, et le Russe modeste... Il n'y a point de mines de houille dans le rayon de la station Débaltzévo, ce n'est qu'aux approches de la gare que se trouve l'usine russo-belge de fer

de fonte métallurgique et mécanique de la «Société Débaltzévo» qui expédia, en 1898, différents objets en fer pour un total de 170,764 poudes. Au village, attenant à la station, se trouvent des chambres meublées pour voyageurs et un club du chemin de fer. A 12 verstes de Débaltzévo est la station de *Khartzapétowka* commune aux chemins de fer du Sud-Est et de la ligne Koursk-Kharkow-Sébastopole. La station de Khartzapétowka sert de point de transmission des chargements d'une ligne de chemins de fer à une autre et vice versà.

A partir de la station de Débaltzévo, dans la direction est, s'étend le tronçon des chemins de fer du rayon de houille du Donetz, qui forme actuellement la voie commune et principale de Popassnaya-Zwériovo, c'est pourquoi, partant de la station Popassnaya, nous allons continuer notre chemin à Zwériovo par cette voie principale des chemins de fer du Donetz.

A 18 verstes de Débaltzévo le train s'arrête à la petite station de *Fastchéwka*, qui expédia, en 1898, des puits environnants de Girow, Moukhine et Fatiéew 187,107 poudes de houille. Une voie d'arrivée conduit aux mines de houille de Moukhine. Après un parcours de 18 verstes encore, par une localité unie de steppes, le train, à la 98-ème verste de Popassnaya, s'arrête à la station de *Pétrovègneky*, près de laquelle sont situés les puits importants de Egorow, Kharadjew et du fermier Gourévitch, qui

expédièrent tous un total de 1,014,818 poudes de houille en 1898. A 12 verstes de Pétrovègneky est la grande station de houille du nom de *Krestnaya* qui expédia, en 1898, 4,779,141 poudes de charbon de terre; ici se trouvent les mines des propriétaires suivants: «C° Korenew et Chipilow», Kroustalskaya et Platovo-Nikolaewskaya de Epifanow, mine de houille Bokowsky, appartenant à Govorow, de I. P. Yakovennko et les mines des paysans. En 1899 un embranchement de 26 verstes fut inauguré de la station de Krestnaya aux mines de houille Kroustalny et Bokowsky et à 13 verstes de Krestnaya, sur le même embranchement, est située la station *Bokowo-Kroustalnaya*; d'ici, à gauche, un embranchement de 8 verstes conduit au point de chargement et point final de l'embranchement «*Bokowo*» et, à droite de la station *Bokowo-Kroustalnaya*, un autre embranchement de 5 verstes se termine par le point de chargement et point final de «*Kroustalny*».

A 7 verstes de Krestnaya est la station de *Kolpakovo*, qui expédie la houille des mines suivantes de: Pimenow, Wolkow (prise à ferme par Zaroudny), Epifanow, mine de houille Werkné-Nagoltchannsky de S. S. Kaewsky, Diatchkow et Roussanow, d'où il fut expédié 1,523,122 poudes en 1898. Ensuite, passant à la 6-ème verste de Kolpakowo la *plate-forme Wagnerowskaya* et à 2 verstes au delà *le poste de chargement Stchétowsky*, après un parcours de 11

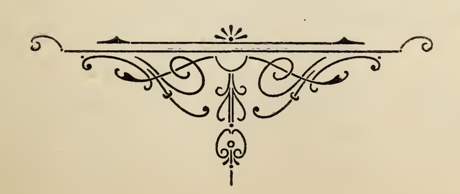
verstes encore, le train s'arrête, à la 136-ème verste de Popassnaya, à la station de

Yousskino: Buffet-panier. Des mines de houille, gravitant à la station et qui appartiennent à: Jacoubovitch, à la Société de l'exploitation des mines d'Alexeïew, à Moukhine et aux autres petits propriétaires de puits, il fut expédié 398,304 poudes de houille, en 1898. C'est le lieu d'observer qu'à partir de la station Mariewka jusqu'à celle de Kolpakowo, la voie du chemin de fer passe dans les confins du district de Slavianoserbsk, du gouvernement de Ekaterinoslaw, à l'exception de la station de Débaltzévo, située au district de Bakmoute. De la station de Kolpakowo jusqu'à la 170-ème verste de Popassnaya, le remblai du chemin de fer passe par les terres de l'arrondissement de Taganrogue, de la Province des troupes du Don et à partir de la 170-ème verste à la station Zwériovo—par l'arrondissement de Tcherkassk, de la même Province. Continuant le parcours par une localité unie des steppes et passant, à la 155-ème verste de Popassnaya, une plateforme à voyageurs, le train s'arrête à la station de *Rovègneky*, qui expédia 3,000 poudes de houille de l'unique mine de Roukévitch, située à côté. A 7 verstes de cette station se trouve le bourg important de Rovègneky, de l'arrondissement de Taganrogue, dont la population est de 5,000 habitants et deux économies de propriétaire fort importantes: du prince Youssoupow, de 22,000 arpents de terre, et du baron de Medème.

Plus loin, à une distance de 12 verstes de la station Rovègneky est celle de *Dolgik* (nommée aussi Dolgeannsky)—dernière station de l'arrondissement de Taganrogue. En 1898 des puits de houille environnants de Romanikhine, Karnéew, Valiano, Zatzépine, Diatchkow et autres il fut expédié 4,128,694 poudes de houille. Onze verstes au delà de Dolgik est la station de *Provalié*, ne contenant dans son rayon qu'une seule mine de houille, qui n'expédia que 1,128,694 poudes de houille en 1898; cette station est connue pour son export important de bétail à boucherie, dont il fut expédié 738 têtes en 1898; en outre, à 6 verstes de la station se trouve le grand haras Provalsky des troupes des cosaques du Don.

A 12 verstes au delà de cette dernière station se trouve celle de *Kowaliovo* et, après un parcours de 17 verstes de cette dernière, le train s'arrête à la station finale de la ligne à *Zwériovo*, située à 207 verstes de Popassnaya. La gare de Zwériovo est commune à deux lignes de chemins de fer: à la ligne du rayon de houille du Donetz et à celle de Kozlow-Woronège-Rostow, des chemins de fer du Sud-Est. Salles spacieuses pour voyageurs de I et de II classes (commune aux deux classes) et salle separée pour les voyageurs des classes III et IV. Buffet-panier et buffet-hôtel avec hors-d'oeuvres froids, différentes boissons, spiritueuses et autres. Section de la poste et du télégraphe; vitrine pour la vente des livres et des journaux. Dans la zone

de l'expropriation des terrains pour les constructions de la gare il y a 22 constructions, consistant en maisons, bâtiments techniques et autres bâtisses; de ce nombre une école primaire, du ressort du chemin de fer, et différentes voies de la station sur une étendue de 1,159 toises et 14 aiguilles de translation. En 1898 il fut expédié de la station Zwériovo 133,325 poudes de houille. De Zwériovo l'on peut passer à Rostow s/D., situé à 132 verstes d'ici, ainsi qu'à la ville de Kozlow—station de tête et station finale de la ligne Kozlow-Woronège-Rostow, qui se trouve à 649 verstes de Zwériovo. Tout ce qui est digne d'attention sur le parcours de la ligne Kozlow-Woronège-Rostow le voyageur curieux trouvera dans la 1-ère livraison du «Guide du Voyageur sur les lignes des chemins de fer du Sud-Est» et, en attendant nous engageons le voyageur de rebrousser chemin et de revenir à la station Débaltzévo, d'où nous allons entreprendre une excursion fort intéressante par le dernier embranchement des lignes du Donetz, par l'embranchement de Lougannsk, dechemins de fer du Sud-Est.



LE „GUIDE“

appelle l'attention particulière du voyageur sur ce qui suit:

1) Dans les cas urgents exigeant l'arrêt immédiat du train, comme: descente des wagons des rails, incendie dans le train, pillage ou voies de fait, chute d'un voyageur du train on doit tourner vers soi le manche du robinet de l'enrayure, qui se trouve dans chaque wagon de voyageurs.

2) L'arrêt du train au moyen de l'enrayure automatique, sans causes admissibles précitées, est **expressement interdit.**



Gare de Lougannsk.

Chapitre X.

Embranchement de Lougannsk des lignes du Donetz des chemins de fer du Sud-Est.

Stations: Manouilowka, Youriewka et exploitation des usines de fer de fonte; Bélaya, Mélowaga. Station et ville de Lougannsk. Stanitza Lougannskaya. Station d'Olkhovka, quelques mots sur l'arrondissement du Donetz; station de Tchébotowka, Krassnowka et Millerovo.

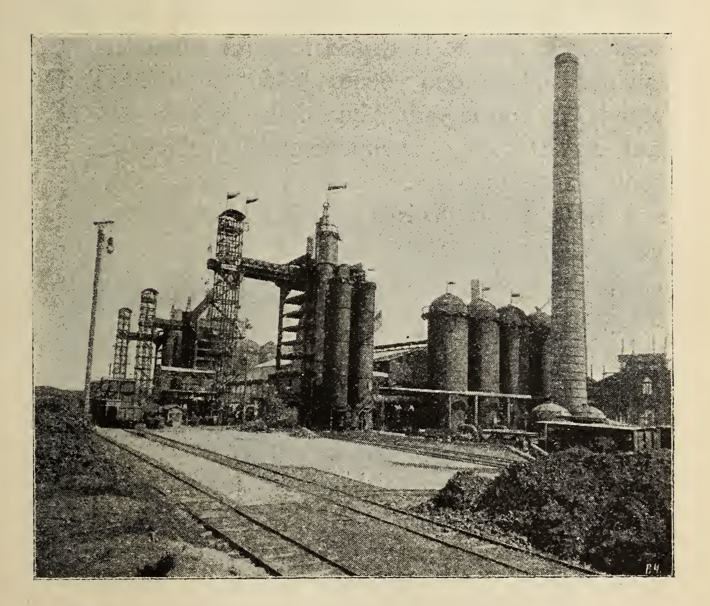
A 18 verstes de Débaltzévo, traversant tout le temps une localité accentuée, le train s'arrête à la station de *Manouilowka*, aux environs de laquelle

l'exploitation des mines de houille n'est encore qu'à son germe; ainsi dans le courant de 1898 il ne fut expédié d'ici que 21,391 poudes de charbon de terre. La station a un avenir brillant incontestable pour l'export des espèces minérales: à 7 verstes de Manouilowka est la propriété du baron Ungern-Sternberg, du nom de Sophiewka, dans laquelle furent découvertes des couches puissantes de pierres calcaires, de houille, des gisements de caillou, de grès, de quartz, d'argile et d'une mine de fer. En outre près de Manouilowka sont exploitées les mines de la Société de l'exploitation de l'industrie de la houille du Sud de la Russie.

A 14 verstes de Manouilowka et à 32 de Débaltzévo se trouve la station de *Youriewka* avec buffet, télégraphe et salon de toilette pour dames. Cette station expédia, en 1898, 2,837,009 poudes de charbons à flamme des puits de houille suivants, entourant la station: du puit Pawlowsky—de la Société de l'exploitation des mines Alexeïewsky, puits Lozovo-Pawlowsky—de la C° Babitche et Tchètche, houillère Novo-Alexanndrowsky — de Tolstiakow, puits Nadègedennsky—de Stourmé, Brodley et C°, mine Krinnkowsky—du prince A. S. Dolgoroukow, Konngeoukow, Turine et C° et d'autres petits expéditeurs.

Presqu'en face de la gare, à une distance d'environ 200 toises s'est organisée toute une petite ville de constructions de fabrique de l'usine métal-

lurgique dc la Société Donetz — Youriewsk, où existe actuellement déjà trois hauts fourneaux et où l'on en construit encore un quatrième. Malgré que cette usinc ne date que depuis la fin de 1896 et



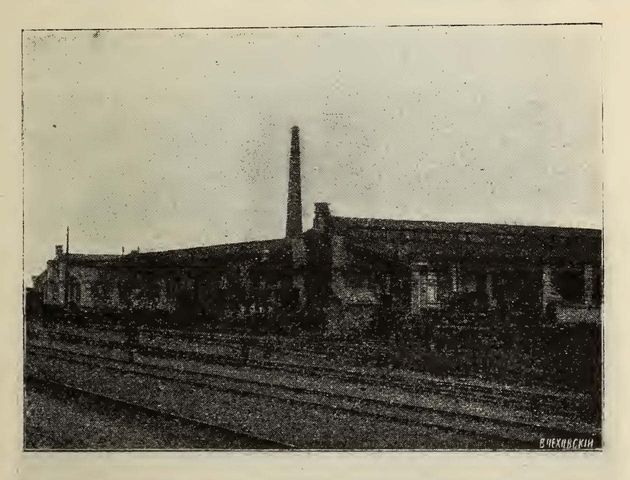
Hauts fourneaux de l'usine métallurgique de la Société Donétz-Youriewsk.

déjà en 1897 elle expédia 5,054, 884 poudes de fer de fonte brut. Il faut observer ici qu'actuellement dans les limites de l'exploitation des mines et du rayon de l'industrie des mines du sud de la Russie

opèrent 17 usines métallurgiques où fonctionnaient 30 hauts fourneaux en 1898; 13 hauts fourneaux sont en construction actuellement. Vu que la production moyenne d'un seul haut fourneau est évaluée à 2,500,000 poudes par an, il s'en suit que sous peu le sud de la Russie fournira annuellement environ 108,000,000 poudes de fer de fonte. Si l'on prend en considération que douze ans de cela au sud de la Russie ne fonctionnaient (1887) que 5 hauts fourneaux, on ne peut qu'en conclure que le sud de la Russie devient le principal et le plus important fournisseur de métal à la Russie. Pour l'année 1898 l'usine Donetz — Youriewsk, qui nous intéresse momentanément, élabora 5,551,330 poudes de fer de fonte et 24,603 poudes d'objets métalliques.

A 12 verstes de Youriewka, dans une localité des plus pittoresques, est située la station *Bélaya*, qui se trouve aussi dans le voisinage des mines de houille importantes; ainsi en 1898, elle expédia 2,526,225 poudes de houille, provenant des puits environnants de la Société de l'exploitation des mines Alexeïewsky, de Givotinnsky, de la Société des mines de houille Beliannsky, de Pastoukhow, du prince A. S. Dolgoroukow, Gogliane et autres. A 15 verstes de cette station est situé l'ex-centre administratif du district de Slavianoserbsk — la ville de Slavianoserbsk avec une population de 3,120 habitants. Actuellement le siège administratif du district de Slaviano-

serbsk est la ville de Lougannsk. Sur le parcours de 17 verstes, séparant Bélaya de la station suivante de *Mélowaya*, le train descend une déclivité assez considérable et par une localité excessivement pittoresque. Juste au delà de Mélowaya le remblai du chemin

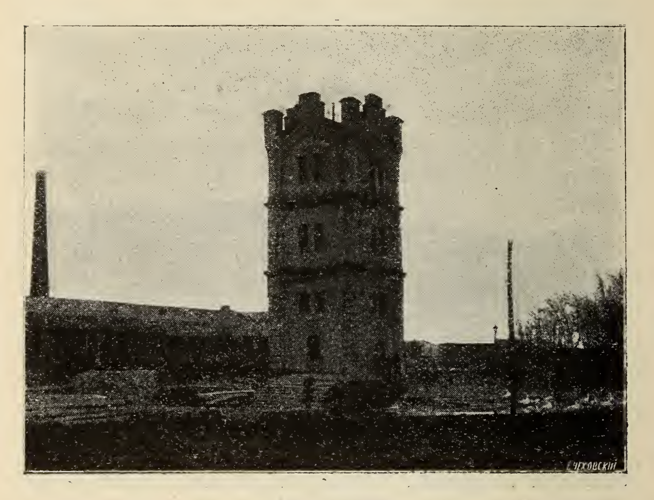


Station de Lougannsk. Grands ateliers des chemins de fer du Sud-Est.

de fer traverse un pont de 20 toises, bâti sur la rivière Bélaya, affluent de la Lougagne; après un parcours de 11 verstes au delà de Mélowaya le train s'arrête à

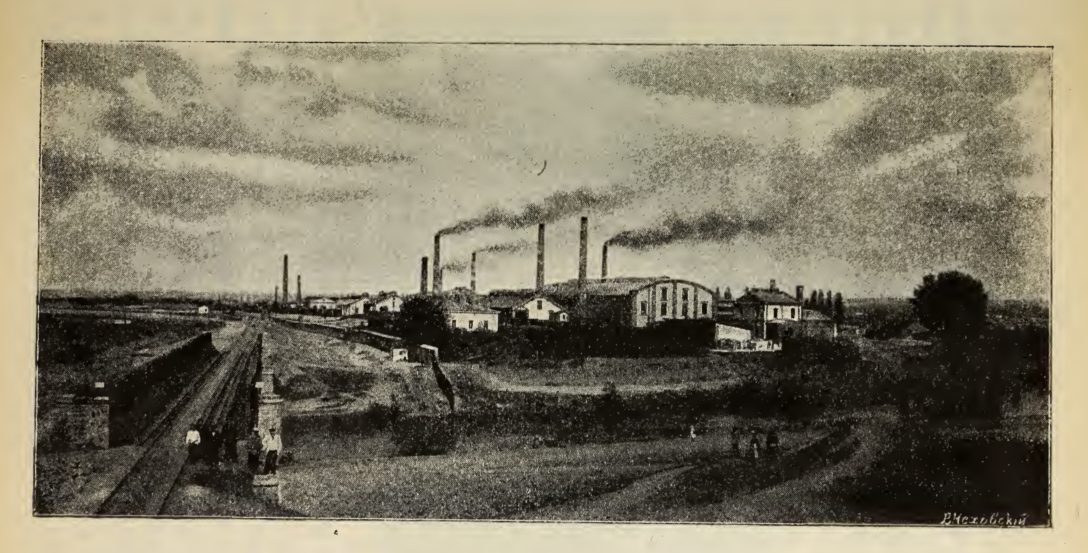
Lougannsk—station de II classe. Vaste bâtiment de voyageurs. Buffet-panier et buffet-hôtel; salons de toilete pour dames et pour messieurs; télégraphe

et section de la poste. A côté de la gare des voyageurs s'élève le beau bâtiment de l'école du chemin de fer de Lougannsk, l'une des meilleures écoles de la Russie. Toute une rangée de constructions de la gare, parmi lesquelles se distinguent par leur archi-



Station de Lougannsk. Château d'eau.

tecture et leur organisation les vastes ateliers du chemin de fer, ainsi que les nombreuses voies de la station, la font distinguer de la masse des autres stations des chemins de fer. La gare est située à 1 verste du centre de la ville, où conduit une belle route pavée de granit. L'activité commerciale de la



Lougannsk. Vue générale de l'usine de la «Société Russe des usines à construire les machines de Hartmann».

station est fort considérable: en 1898 il en fut expédié de chargements différents 4,931,270 poudes; l'arrivée des chargements pour la même année était de 14,795,476 poudes; en 1898 il fut expédié 1,814,748 poudes de houille.

La *ville de Lougannsk* est située en partie sur une place basse, mais pour la plupart elle est bâtie sur les versants d'une hauteur peu élevée, au confluent des rivières Lougagne et Olkhova. A la première motié du XVIII siècle, à la place de la ville actuelle de Lougannsk était situé un emplacement de ville nommé Kamenniy Brode (gué de pierre), qui fut nommé plus tard ville Stariy Slavianoserbsk. La fondation de la ville actuelle de Lougannsk (Lougagne, usine de Lougannsk) est dûe à l'organisation, en 1797, d'une usine de fer de fonte pour l'approvisionnement de la flotte de la mer Noire. de fusils et de canons. Bientôt après la construction de l'usine le chef-lieu du district devint Slavianoserbsk. Les dépenses pour l'entretien de l'usine, qui avait des sections de puddlage, de zincages et d'ajustage pour la fabrication des briques refractaires et une usine à cuivre, étaient au dessus des revenus qu'on en recevait, c'est pourquoi, en 1886, l'usine fut supprimée mais déjà en 1896, à la place de l'ancienne il en fut bâtie une nouvelle, usine de cartouches, de la couronne, où fut appliqué tout ce qu'il y avait de nouveau dans la technique des fabriques et usines. Malheureusement son inspection

si intéressante offre beaucoup de difficultés et exige un permis du directeur de l'usine; le contingent principal des ouvriers de l'usine sont les femmes. Dans les années 80 du siècle actuel le siège de l'administration du district fut de nouveau transferé de Slavianoserbsk à Lougannsk, qui devint depuis lors de



Lougannsk. Usine de cartouches, appartenant à la couronne.

fait le chef-lieu du district, malgré que dans les papiers officiels cette ville continue à être nommée ville sans district du district de Slavianoserbsk.

Il y a à Lougannsk 20,419 habitants, 1 progymnase Ekaterino-Alexanndrowsky, 1 école de la ville à 2 classes, 1 école de paroisse, 1 école particulière, 2 écoles primaires et 1 école de dimanche; hôpi-

taux: des états provinciaux, de la prison et de l'usine, 11 médecins, 2 pharmacies, 8 aides-chirurgiens, hommes et femmes; 1 bibliothèque, 1 club, auquel est adjoint un beau jardin, 2 typographies, 2 photographies et toute une série de grandes fabriques et usines. Sous ce dernier rapport Lougannsk devient le centre de l'exploitation des usines métallurgiques. Le premier rang parmi les usines de Lougannsk occupe la vaste usine à construire les machines de la «Société Russe des usines à construire les machines de Hartmann», qui fonda à Lougannsk toute une petite ville d'usine. Cette usine possède 6 fours de Martin, plusieurs fours à rechauffer et un personnel d'environ 7,000 ouvriers. En même temps que l'usine de Hartmann furent organisées deux grandes usines-l'une de la «Société en commandite belge pour la fabrication de la vaisselle émaillée et des lampes» (actuellement inactive), l'autre appartenant aussi à une Société en commandite belge, nommée «Usine de Lougannsk pour la fabrication d'instruments manuels et aratoires». Outre ces deux grandes usines il y a dans la ville: 1 distillerie, 1 brasserie et brasserie d'hydromel, 1 savonnerie, 1 usine calcaire, 1 fabrique de tabac d'espèces inférieures, 2 fabriques de cierges et 2 fondoirs, 4 tanneries et 4 briqueteries et tuileries et 3 moulins à vapeur. En outre à la ville appartient une ferme, où se trovent des carrières de marne, bon pour la construction. Lougannsk est le lieu de naissance de l'écrivain renom-

mé russe, du lexicographe Wladimir Ivanovitch Dale, qui naquit le 10 Novembre 1801, à l'usine de Lougannsk; cet écrivain est aussi connu sous le pseudonyme dc Casaque-Lougannsky. La rivière Lougannka sépare la ville du faubourg Kamenniy Brode, qui est exclusivement habité par «des paysans-propriétaires». Il y a un cabinet de lecture populaire à Kamenniy Brode.

«*Guide*» à travers Lougannsk moderne.

Pharmacies: Makarow, rue de la Poste, maison Afronntchik et Bazar Nouveau, maison Biélow. C'est aux pharmacies que l'on peut se procurer les adresses des médecins.

Banques. Succursales: de la banque de Commerce Azow-Don; de la Société du Crédit Mutuel des états provinciaux du district de Slavianoserbsk, rue de l'Hôpital, maison de la banque.

Hôtels. De 1 rang: Hôtel d'Europe et Grand Hôtel, tous les deux rue Kazannsky; Hôtel de Russie et Hôtel du Commerce Métallurgique, tous les deux rue de St.-Pétersbourg; restaurant et auberges de Grébennikow, ruelle Poliakowsky, maison Pastoukhow, place du Marché, maison Galkine, place du Vieux Marché, maison Chélikow. *Meilleur buffet* au restaurant du Club du Commerce Métallurgique de Lougannsk.

		Au mois de Novembre et de Mars:
Fiacres:	De la prison à la distillerie	40 cop. — 60 cop.
	A la gare „ „ „	30 „ — 40 „

L'heure	40 cop. —	50 cop.
Une course par la ville . . .	20 „ —	30 „
Au Kamenniy Brode . . .	40 „ —	60 „

Meilleurs magasins de la ville—rues de St.-Pétersbourg et de Kazan et aux places du Nouveau et du Vieux Marchés.

Divertissements: Club du Commerce Métallurgique (avec beau jardin et théâtre d'été); superbe bâtiment de l'auditoire populaire de la Société de la tempérance publique, avec grande salle pour lectures populaires, scène pour représentations théatrales et salon à thé; cirque.

A partir de la station Lougannsk, outre deux embranchements de peu d'importance, conduisant aux usines de cartouches et à ceux de Hartmann, existe encore un embranchement particulier de 30 verstes d'étendue, conduisant aux mines de houille d'Ouspennsky, où fonctionne actuellement aussi une Société Belge, nommée «Société en commandite de hauts fourneaux et de fabriques sur la rivière Olkhova». Il y a deux hauts fourneaux à la fonderie de fer de fonte de cette Société.

La distance de 15 verstes, séparant la station Lougannsk de la halte suivante, appelée—*Plateforme de la stanitza Lougannskaya*, le remblai du chemin de fer passe d'abord à travers la ville de Lougannsk où, à la 3-ème verste de la voie, il passe sur un pont de 30 toises au dessus de la rivière Lougagne et ensuite, sur un espace de 6 verstes, traverse 9

routes vicinales, sur lesquelles sont bâtis des ponts de 3,2 et 1 toises de long. Plus loin, à la 16-ème verste de Lougannsk, la voie du chemin de fer traverse un pont de 90 toises sur le Donetz Septentrional, au delà duquel commence l'arrondissement du Donetz de la Province des Troupes du Don. Non loin de la rive gauche du Donetz, à droite du remblai du chemin de fer, est située la grande stanitza (bourg cosaque) Lougannskaya, près du lac Stanitchny, à 73 verstes de la stanitza de l'arrondissement Kamennskaya. La population de ce grand bourg cosaque (y compris les habitants des petites fermes) est de 21,120 habitants (au bourg même 4,375 habitants et 730 menages); 1 église, 1 école du bourg et 1 école de jeunes filles de 3-ème rang. A 10 verstes de la plateforme mentionnée et à la 97-ème verste de Débaltzévo, le train s'arrête à la station de IV classe *Olkhovka*. Vu que le reste du parcours, jusqu'à la station finale de Millerovo, la voie du chemin de fer passe par l'arrondissement du Donetz, c'est le lieu de dire ici quelques mots sur cette partie de la Province des troupes du Don. Occupant une aire de 20,245 verstes carrées ou de 2,108,922 arpents dans la partie du milieu de la moitié ouest de la Province des troupes du Don, tout l'arrondissement du Donetz est traversé par le cours sinueux du fleuve principal de l'arrondissement du—*Donétz Septentrional*, qui donna son nom à l'arrondissement. Dans les confins de l'arrondissement le Do-

netz Septentrional reçoit 44 affluents, des 58 lacs, qui s'y trouvent, il n'y a point de remarquables si ce n'est celui d'Atamannsky. En général de tous les arrondissements de la Province des troupes du Don celui du Donetz est le mieux arrosé. Son sol se compose préférablement de terre végétale, par endroit le sol est sablonneux et melangé de terre végétale ou d'argile, mais quand même fertile; il n'y a point de sables mouvants ni de terrains de marais salants, c'est pourquoi l'agriculture y est plus developpée que dans les autres arrondissements de la Province. Ce fait explique la prédomination dans l'arrondissement du Donetz de la population villageoise tandis que dans les autres arrondissements de la Province des troupes du Don prédomine l'élement cosaque. D'après le dernier récensement populaire la population générale de l'arrondissement du Donétz est de 460,997 habitants, de préférance orthodoxes. L'arrondissement compte 12 stanitzy ou bourgs, 39 bailliages et 370 bourgs, fermes et petits villages. Les paysans de l'arrondissement du Donetz y furent établis au siècle passé par les colonels, doyens et autres officiers supérieurs de l'administration cosaque de ce temps. Ne s'occupant pas eux-mêmes d'agriculture, les cosaques établirent les paysans dans les terres fertiles, tandis qu' eux-mémes occupèrent les parties moins fertiles de l'arrondissement, la partie est et sud-ouest. Il y a environ 150,000 arpents de terre des troupes, ils sont emphytéoses à un prix annuel, en moyenne

de 1 r. 32 cop. par arpent. La terre, appartenant aux paysans comme lots de terrain concédés, est occupée par les bâtisses et pâturages des paysans, la masse principale de la terre qu'ils cultivent est prise à ferme par les paysans aux troupes et aux propriétaires. La population cosaque s'occupe du préférance de l'élevage du bétail, de l'agriculture, du jardinage et de la vinification; la culture de plantes huileuses s'est beaucoup developpée le dernier temps, en dernier lieu la houille est exploitée dans les rayons des bourgs de l'arrondissement, Gounndarowsky, Kamennsky et Kalitwennsky.

Le remblai du chemin de fer, au delà de la station d'Olkhova, traverse une localité unie sur l'espace de quelques verstes, ensuite, de la 30-ème à la 35-ème verste, descend une déclivité considérable et, à la 35-ème verste, traverse la rivière Derkoule sur un pont de fer de 40 toises de long. Au delà du pont commence une montée continue qui dure jusqu'à la station de *Tchébotowka*, située à la 124-ème verste de Débaltzévo. Le parcours entre Olkhova et Tchébotowka est très pittoresque et fort original; le chemin de fer traverse une contrée qui paraît être morte, par une localité de steppes. Quelle que monotone et au premier abord ennuyeuse que ne paraisse être cette localité, pourtant elle ne laisse pas d'avoir ses charmes. Souvenez-vous, lecteur, de la description pittoresque de la steppe, décrite par l'éminent artiste et écrivain de la littérature russe, par

N. W. Gogole, et vous ne tarderez pas à trouver admirable cette plaine donniénne, traversée actuellement par le chemin de fer décrit ici par le «Guide». «Le soleil, levé depuis longtemps à l'horizon clair, répandait sa lumière vivifiante sur toute la vaste steppe environnante. Tout ce qui germait confus et vague au fond de l'âme des cosaques disparut comme par enchantement et leurs cœurs tressaillirent de joie comme les oiseaux. A mesure qu'ils s'avançaient la steppe devenait toujours plus belle. A cette époque tout le sud, tout l'espace qui compose actuellement le pays de Novorossiysk jusqu'à la mer Noire, était un désert de verdure vierge. Jamais la charrue n'avait passé sur les ondes des plantes sauvages; les chevaux seuls, qui s'y cachaient comme dans une forêt, les piétinaient de leurs pieds. Rien dans la nature ne pouvait égaler la beauté de cette végétation luxuriante, toute la surface de la terre ressemblait à un océan vert et or, marbré d'un million de fleurs diverses. A travers les tiges sveltes et fines des herbes perçaient les clochettes bleues et lilas; le genêt jaune pointait en l'air sa cime pyramidale; le trèfle blanc bigarrait de ses ombelles la surface de ce tapis vert; l'épi du froment, apporté on ne sait d'où, mûrissait dans l'épaisseur des herbes. Parmi les tiges de toutes ces plantes rôdaient les perdrix, allongeant leurs cous.

Mille sifflements d'oiseaux resonnaient dans l'air. Au dessus dans le ciel pur, fendant en deux leurs

ailes, les éperviers se tenaient immobiles, fixant l'herbe de leurs yeux perçants. Le cri d'une troupe d'oies sauvages, qui traversaient l'espace, retentissait Dieu sait dans quel lac éloigné. La mouette s'éle-



Station Millerovo.

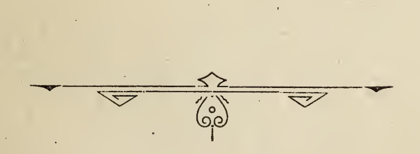
vait du milieu des herbes, fendait l'air des coups rythmés de ses ailes et se baignait voluptueusement dans les ondes bleues de l'éther. La voici qui chante dans les airs et paraît et disparaît comme un point noir à cette hauteur, la voici qui a tourné et brille au soleil. Dieu de Dieu, que vous êtes belles, mes steppes natives, que vous êtes belles!»

Durant le parcours de 28 verstes entre Tchébotowka et l'avant dernière station de *Krassnowka*, le train fait une montée et la localité est traversée de fossés et de ravins profonds. Après un parcours de 26 verstes encore au delà de cette dernière station, à travers une localité en tout pareille à celle du parcours précédent, le train s'arrête, à la 177-ème verste, de Débaltzevo, à la station finale de la ligne, à

Millerovo — station de II classe. Grand bâtiment de voyageurs commun à deux lignes de chemins de fer du Sud-Est: ligne Lougannsk et Kozlow—Woronège — Rostow. Buffet - hôtel et buffet - panier avec hors-d'oeuvres et boissons; salles d'attente de Iet de II classes, hall pour voyageurs de III salons de toilette pour dames et pour messieurs; section de la poste et du télégraphe.

Dire quoi que ce soit de l'activité commerciale des stations de l'embranchement Lougannsk—Millerovo, à peine ouvert à la circulation des passagers et des chargements en Octobre 1898, est impossible. Mais, prenant en considération que cette voie ferrée traverse un rayon agricole par excellence, à sol de riche terre végétale, on peut dire que cet embranchement a un avenir indubitable sous le rapport d'un immense export de céréales. En attendant c'est l'industrie de métallurgie et l'exploitation des mines qui profitent principalement de cette ligne nouvellement inaugurée, grâce au considérable

raccourci qu'elle présente au débouché de la houille sur Moscou et le rayon moscovite. Enfin, prenant en considération le passage des mines de houille du rayon de Lougannsk aux mains des grands capitalistes, qui ont fait de grandes dépenses pour développer et agrandir l'exploitation de la houille, ce nouveau débouché au charbon de terre — sous la forme de la ligne de chemin de fer que nous venons de décrire—est un événement de grande importance dans l'industrie de la métallurgie et de l'exploitation de la houille du Donetz qui se développent énormément.



L'Administration des chemins de fer du Sud-Est en vue du plus grand confort des voyageurs, organisa le 15 Octobre 1899, les communications suivantes sans changement de wagons pour les classes I, II et III.

1) Communication extérieure.

Entre Moscou et Rostow-Don, via Riazan-Kozlow, avec les trains de courrier №№ 1, 2 et les trains de poste №№ 3 et 4 des chemins de fer Moscou-Kazan, Riazan-Oural et des chemins de fer du Sud-Est.

Remarque: Aux trains de courrier №№ 1 et 2 de communication directe entre Moscou et Rostow-Don est toujours attelé un wagon-lit de 1-ère classe. Ce wagon est joint par un passage couvert au wagon contigu de III classe, où il y a buffet avec thé et hors-d'oeuvres froids. Le prix des places-lits est payé soit pour une partie du trajet, soit pour le parcours entier.

Moscou—Rostow	3	roubles	75	copecks.
Moscou—Woronège. . . .	2	„	50	„
Woronège—Rostow. . . .	1	„	25	„

En outre dans les trains №№ 1 et 2 aux wagons des classes I et II, appartenant aux lignes des chemins de fer nommées plus haut, il y aura toujours les appartenances des wagons-lits, ainsi que linge de lit, d'après le nombre des places qui se trouvent dans les wagons; ces effets sont preparés aux ateliers des chemins de fer, propriétaires de wagons-lits, le prix en est de 75 cop. per personne, pour tout le trajet.

2) Communication intérieure.

a) entre Woronège et Kharkow (Sébastopole) via Lissky avec les trains №№ 3 et 4 entre Woronège et Lissky et №№ 5 et 6 entre Lissky et Kharkow (Sébastopole).

b) entre Millerovo et Kharkow (Sébastopole) via Débaltzévo-Popassnaya-Koupiannsk avec les trains: №№ 3 et 4 entre Millerovo-Débaltzévo-Popassnaya-Koupiannsk et №№ 5 et 6 entre Koupiannsk et Kharkow (Sébastopole).

Chapitre XI.

Chemin de fer Est—Donetz.

Importance du chemin de fer Est-Donetz; stations dans les confins de l'arrondissement du Donetz: Likhaya, Riépnaya, Bélaya Kalitvà, Gratchy; 2-d arrondissement du Don; station Tatzinnskaya; station Waglekovo; 1-er arrondissement du Don; stations: Morozowskaya, Tchernichkow, Obliwskaya, Sourowkino, Tchire, Liapitchew et Kriwaya Mouzgà.

Pour l'époque de l'édition de la présente 2-de livraison du «Guide» sera, probablement, ouverte la circulation sur le chemin de fer Est-Donetz, qui est sur le point d'être terminé, c'est pourquoi nous avons cru nécessaire d'insérer sa description dans le réseau général des lignes exploitées de la Société des chemins de fer du Sud-Est, vu que le but principal du «Guide» est de donner au voyageur un aperçu complet du rayon, de 4,000 verstes d'étendue, des localités traversées par les lignes des chemins de fer du Sud-Est.

Par la situation géographique le chemin de fer Est-Donetz forme le dernier chaînon de la voie de rails à partir des stations du rayon de houille du

Donetz jusqu'à Tzaritzine et joint, de la manière la plus courte, la partie sud-ouest de la Russie et tous ses ports méridionaux, outre celui de Novorossiysk, aux pays d'aval du Wolga et par ce dernier à l'est transwolgien. Cette voie ferrée ouvrit un débouché à la houille du bassin du Donetz sur le Wolga et les usines métallurgiques de l'Oural, situées près des lignes des chemins de fer. En même temps au bois de construction et aux autres matériaux de bois, flottés par le Wolga des vastes mais lointaines forêts du nord-est de la Russie, la ligne nouvelle du chemin de fer Est-Donetz présente une voie des plus commodes pour l'écoulement de ce matériel aux localités pauvres de bois que le sont les steppes du sud et du sud-ouest de la Russie. Ensuite par le chemin de fer en question il y aura moyen d'organiser une voie d'échange rapide et directe entre les pays du Wolga et les ports des mers d'Azow et Noire et des localités y attenantes, de chargements de céréales, de poisson, de naphte et de beaucoup d'autres. Enfin la localité de la Province des Troupes du Don, traversée par cette ligne sur une étendue de 302 verstes, arrosée qu'elle est suffisamment partout par des ruisseaux et des rivières et qui convient, sous tous les rapports à l'agriculture, à son tour, contribuera, indubitablement, au grand développement de l'agriculture et des autres branches de l'industrie de l'économie rurale qui y sont jointes.

La ligne Est-Donetz, servant de chaînon unissant le tronçon du chemin de fer Zwériovo, du réseau des chemins de fer du rayon de houille du Donetz, au Wolga, commence par la voie d'évitement *Poste*, située à la 135-ème verste du tronçon Débaltzévo-Zwériovo (c'est à dire à $10^1/_2$ verstes avant d'arriver à la station Zwériovo) et se dirige au nord vers le chemin de fer Kozlow—Woronège—Rostow. S'unissant à ce dernier, la ligne Est-Donetz suit le second remblai de réserve de la ligne Kozlow—Woronège—Rostow, passe la voie d'évitement Zamtchalovo à la station *Likhaya*, et ce n'est que de cette dernière qu'elle se dirige à l'est. Les premières 92 verstes, à partir de la station Likhaya, ce chemin de fer traverse l'arrondissement du Donetz, de la Province des Troupes du Don, que nous connaissons déjà et dont les détails se trouvent aux pages 234—237 de la présente, 2-de livraison du «Guide». Le point de tête du chemin de fer Est-Donetz forme la station

Likhaya—de II classe. Grand bâtiment de voyageurs commun à trois chemins de fer: Kozlow—Woronège—Rostow, Débaltzévo—Zwériovo, de la ligne des chemins de fer du Donetz et de la ligne Est-Donetz; buffet-panier et buffet-hôtel, vins, thé et hors-d'oeuvres; salons de toilette pour dames et pour messieurs; télégraphe; vitrine pour la vente de livres et de journaux. Le parcours de 23 verstes entre Likhaya et la station suivante de *Rep-*

naya (de IV classe) le remblai du chemin de fer passe par une localité unie; la station Repnaya a un air isolé, bâtie qu'elle est en plein champ et n'a dans ses environs que deux fermes: Werkné-Sazonow et Lipoviy. A la 35-ème verste est la voie d'évitement

Bogouraew. Au delà de la station Repnaya commence la descente dans la vallée du Donetz Septentrional, traversée, à la 46-ème verste, par un pont de 120 toises de long. Immédiatement au delà du pont, à la 47-ème verste, est la station *Bélaya Kalitvà,* à 1 verste de laquelle est située la grande stanitza (bourg cosaque) *Ouste-Bélokalitvennskaya,* peuplée exclusivement de cosaques; ce bourg compte jusqu'à 1,000 menages et environ 6,000 habitants. La stanitza est separée de la station par la rivière Bélaya Kalitvà. Quittant la station de Bélaya Kalitvà, le chemin de fer fait un détour brusque vers le sud et, suivant la direction de la rivière Bélaya Kalitvà, monte, le long de ses rives, au point de partage des eaux de cette rivière et de celle de Bistroy — affluent du Donetz Septentrional, où, à la 68-ème verste de Likhaya est la station de IV classe — *Gratchy.* Passant, à la 79-ème verste la voie d'évitement *Girnow* et traversant, à la 81-ème verste, la rivière *Bistraya* sur un pont de 90 toises, le train s'arrête, à la 94-ème verste, à la station de IV classe *Tatzinnskaya,* située dans les confins du 1-er arrondissement du Don, qui n'est traversé dans

sa partie nord par la ligne Est-Donetz que sur une étendue de 22 verstes. Le 1-er arrondissement du Don, de la Province des Troupes du Don, situé dans la partie sud de la Province, occupe une aire de 11,209 verstes carrées et possède une population de 272,684 habitants; il est coupé en deux parties inégales par le Don, qui y coule de l'est à l'ouest; la partie sud, située sur la rive gauche du Don, est pour la plupart basse, unie et riches en pâturages et marais salants des steppes Transdonniennes. La partie nord, se trouvant sur la rive droite du Don, consiste en riche terre végétale, melangée, par places, avec du sable et de l'argile; dans sa partie sud prédomine l'argile, par places imbibée de sel. L'arrondissement compte environ 300 villages, de ce nombre 27 stanitzy ou bourgs cosaques, dont les plus peuplées sont celles de Kotchétowskaya, Konnstanntinowskaya, Nikolaewskaya et Razdorskaya; l'administration civile et de l'arrondissement se trouve à la stanitza Konnstanntinowskaya.

La station suivante de celle de Tatzinnskaya sera *Waglekovo*—de IV classe et se trouve dans l'arrondissement du Donetz, que nous connaissons, mais déja la station suivante—*Morozowskaya*—est située au 2-d arrondissement du Don. Comme tout le reste de la ligne Est-Donetz (de la 135-ème à 301-ème verste, c'est-à-dire jusqu'à la station de Kriwaya Mouzgà) se trouve dans cet arrondissement de la Province des Troupes du Don, il est néces-

saire d'en dire quelques mots. Le 2-d arrondissement du Don occupe une aire de 26,917 verstes carrées et compte 239,703 habitants; il est situé dans la partie est de la Province et le Don le coupe du nord-est au sud-ouest en deux parties de caractères différents: sur la rive gauche du Don le pays est bas et consiste en une steppe Transdonnienne riche en marais salants, tandis que le côté droits de l'arrondissement est élevé. Tout ce côté est en général un plateau et se divise au milieu par la large vallée de la rivière Tchire. Le sol du district est fertil et convient également à l'agriculture ainsi qu'au jardinage et à la plantation des vignes. Les vastes prairies et pâturages qui occupent 1.500,000 arpents, ont beaucoup contribué au grand développement de l'élevage du bétail dans cet arrondissement. Il y a 40,000 arpents de forêts. Les principaux objets du commerce de l'arrondissement sont: froment d'été, bétail tcherkass, chevaux du Don, laine, raisin et vins. Bref, le 2-d arrondissement du Don est un pays d'aisance matérielle.

Les trois stations au delà de Morozowskaya sont: Tchernichkow, à la 167-ème verste, *Obliwskaya*, à la 196-ème et *Sourowkino*, à la 200-ème verste de la station Likhaya; elles sont toutes situées dans une localité de steppes, pareille à celle décrite par le «Guide» à la page 226.

A la 247-ème verste à partir de Likhaya et à 28 verstes de la dernière station des steppes *Sourowkino*

est la station de III classe *Tchire*, située au bout de la vallée de la rivière Tchire, à 5 verstes de la stanitza Werkné-Tchirskaya et à 12 verstes de celle de Nijné-Tchirskaya, qui se trouvent toutes les deux sur l'autre rive du Tchire. Ces deux stanitzy comptent chacune plus de 10,000 habitants et à celle de Nijné-Tchirskaya se trouve l'administration du 2-d arrondissement du Don. Située sur la rive droite du Don, à l'embouchure du Tchire, la stanitza Nijné-Tchirskaya, par son site, est une des plus belles de toute la Province. A la 257-ème verste (à la 10-ème verste de la station Tchire) est la voie d'évitement *Ritchkow*, située au milieu de la ferme de Ritchkow; à la 262-ème verste de cette dernière le remblai du chemin de fer traverse un pont de 300 toises, bâti sur le Don et au delà du pont la ligne du chemin de fer tourne au nord-est et traverse des clairières et des steppes salines; ces terrains ne sont qu'insuffisamment cultivés. Passant, à la 277-ème verste, la station de IV classe *Liapitchew*, le chemin de fer, 4 verstes avant d'atteindre la station finale (à la 202-ème verste de la station Likhaya) de *Kriwaya Mouzgá*, pénètre sur le remblai de l'embranchement Wolga — Don, du chemin de fer Griazy-Tzaritzine. Il n'y a que 55 verstes de la station de Kriwaya Mouzgà à la riante ville de Tzaritzine, les details sur laquelle le lecteur trouvera dans la 3-ème et dernière livraison du «Guide du Voyageur sur les lignes des chemins de fer du Sud-Est».

PRIX-COURANT

du thé, café et hors-d'oeuvres vendus au wagon-buffet du matériel roulant des chemins de fer du Sud-Est dans les trains de courrier.

	Cop.
Sandwichs différents	5
„ avec caviar pressé	10
Oeufs.	5
Un verre de café	20
„ „ „ thé avec crême ou lait.	10
„ petit pot au lait de crême	5
Une tranche de citron	5
Un pain blanc	5
Une brioche.	5
Biscuits, trois pièces	5
Eaux: de seltz ou soude 1/2 bouteille	15
„ „ citron 1/2 bouteille	20
„ „ fruits ou de baies 1/2 bouteille	25
Kwass de canneberge 1/2 bouteille	20
Une verre de lait	10
Viandes froides (par portions).	
Roastbeef	50
Jambon	35
Langue	35
Veau	40
Volaille différente	50

Le buffet est ouvert

de 6 heures du matin à 11 heures du soir.



Bâtiment de voyageurs à la station de Yéletz.

Chapitre XII.

Chemin de fer Yéletz — Walouïki.

Station de Yéletz. — Ville de Yéletz. — Activité commerciale et industrielle de la ville. — „Guide“ à travers Yéletz. — Passé de Yéletz. — Résultat des mesures anticholériques prises par les habitants de Yéletz, lors du choléra de 1831.

Y*életz* — station de II classe. Bâtiment de voyageurs desservant les deux lignes des chemins de fer du Sud-Est: Orel — Griazy et Yéletz — Walouïki, l'embranchement Bogoyawlennsk—Yéletz, du chemin de fer Riazan—Ouralsk, et l'embranchement Yéletz—Ouzlowaya, de la ligne Sizragne—Wiazma. Salle commune aux voyageurs de I et de II classes et

salle separée pour ceux de III; chambres de toilette pour dames et pour messieurs; section de la poste et du télégraphe; buffet-hôtel avec boissons spiritueuses, thé et café, vitrine pour la vente des livres et des journaux. Dix-huit trains à voyageurs d'apellations différentes arrivent et partent quotidiennement de cette station importante. Outre le bâtiment de voyageurs il y a toute une série de constructions, parmi lesquelles sont à remarquer: 10 maisons d'habitations pour les employés de la gare, 7 bâtiments occupés par la 1-ère école technique de chemin de fer, du nom de l'Empereur Alexandre II, cinq bâtiments d'ateliers pour wagons et locomotives, salle à manger pour les ouvriers, bureau de marchandises, bureau du service de la traction, maison d'équipe sanitaire, deux marquises à marchandises, une maison de bains, des forges, cinq magasins du service matériel, trois remises de machines-locomotives, pouvant contenir 62 locomotives, etc. A la station se trouvent des voies de rails de nominations différentes telles que: «voies principales», «voies de service», «voies de garage», «voies de ceinture», «voies de marchandises», «voies de remisage», «voies de transmission», etc. La longueur totale de ces voies est de 21,676 toises ou de 48 verstes et 176 toises et 208 aiguilles pour la translation d'une voie à une autre. Parmi les constructions remarquables de cette gare est un très grand viaduc de briques, sous lequel passe le remblai de

la ligne Riazan—Oural et au dessus—les voies des chemins de fer du Sud-Est.

Grâce à la situation favorable de la gare, près de l'une des villes les plus importantes et les plus commerciales de la Russie, que l'est sans contredit Yéletz, l'activité commerciale de la station est fort importante. Ainsi, d'après les données de la statistique des chargements pour l'année 1898 il fut expédié, des stations Yéletz—Tovarny et Yéletz des Voyageurs des chemins de fer du Sud-Est, un total de 3,543,561 poudes, dont 2,212,308 poudes étaient chargements de céréales; en même temps *l'arrivée* des chargements divers était de 6,442,203 poudes, dont 3,267,309 poudes formaient les céréales. En outre, des stations de marchandises «Yéletz», des lignes des chemins de fer Riazan — Ouralsk et Sizragne—Wiazma, il fut expédié, reçu et transmis un total général de 24,342,745 poudes de chargements différents [1]).

Ville de Yéletz. A trois verstes de la station Yéletz,

---

[1]) Outre l'arrivée des chargements de céréales par voie de chemins de fer, à Yéletz arrive également un nombre considérable de blé par voie de charroi. Ainsi, d'après les données du comité de la bourse de Yéletz en 1898 l'arrivée des céréales par charroi s'exprima par les chiffres suivants: mil—650,330 poudes; seigle—687, 500 poudes; avoine—473,100 poudes; blé sarrasin—56,200 poudes; millet—20,000 poudes; de sorte que l'arrivée totale des céréales était de 1,894,130 poudes.

Note de l'Auteur.

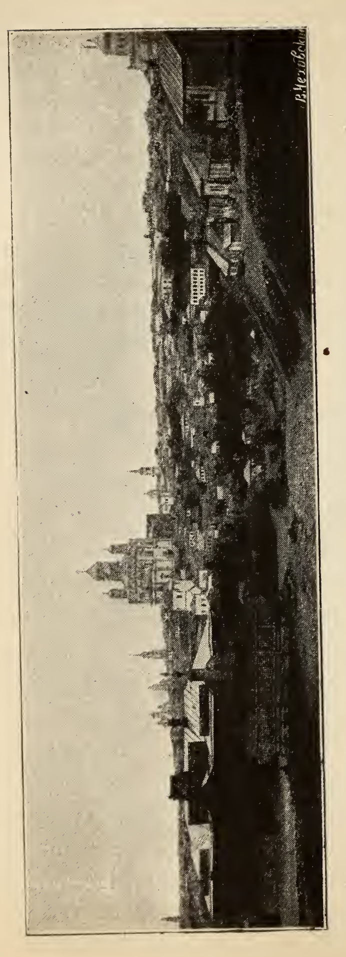
d'où une chaussée bien tenue conduit à la ville, sur le fleuve Sossnà et ses affluents Loutchka et Yégletchik est située la ville de Yélétz—chef-lieu du district du même nom, du gouvernement d'Orel, l'une des villes de district importantes de la Russie et qui ne cède presque en rien au chef-lieu de son gouvernement—Orel. Le fleuve Sossnà divise Yéletz en deux parties: vieille ville avec six faubourgs urbains («Tchiornaya», «Lammskaya», «Argamatchya», «Yameskaya», et «Loutchiok») et ville nouvelle — partie Zassossnitzky (c'est à dire partie située au delà du fleuve Sossnà), partie de la ville nouvelle qui s'agrandit et se développe enormément, le dernier temps surtout, dans la direction de la station du chemin de fer. La vieille ville, surtout sa partie centrale, contient exclusivement des constructions en maçonnerie et se trouve sur la rive gauche, montueuse, de la Sossnà, de sorte qu'allant de la gare à la ville le voyageur voit se déployer devant lui un panorama superbe sur les rives escarpées et rocheuses du fleuve et sur la ville, située sur la rive escarpée de la Sossnà. Des rues étroites, des hautes murs de clôture de briques et l'absence totale de constructions en bois distingue la vieille ville de la partie Zassossnitzky, de la ville nouvelle. Sur la vaste place du marché de Yéletz sont les boutiques de céréales, de fer et de manufactures. La ville compte 963 maissons de briques, les faubourgs urbains et la partie Zassossnitzky contiennent 2,992 construc-

tions en bois; il y a dans la ville 143 dépôts de marchandises en briques et 158 en bois; 462 boutiques bâties de briques et 452 de bois. Seize églises de belle architecture, parmi lesquelles par la beauté de son architecture et sa peinture intérieure se distinguent: la cathédrale Woznessennsky (de l'Ascension), qui rappelle, par son plan de bâtisse, le Temple du Sauveur à Moscou et l'église de paroisse (rue de la Cathédrale ou rue Sobornaya) de St. Michel Archistratège, consacrée de nouveau après l'incendie au mois d'Août 1899. Deux couvents: monastère d'hommes de Troïtzk, en dehors des états arrêtés, de 3-ème classe, et couvent de filles Znamennsky, qui compte plus de 1000 religieuses.

La population de Yéletz est de 37,455 *habitants*, dont 19,128 hommes et 18,327 femmes.

L'activité commerciale et industrielle de la ville est fort importante. La ville possède 63 fabriques et usines avec une force productrice annuelle de 1,592,000 roubles (d'après les données *officielles*) avec un personnel de 1,308 ouvriers; les usines se divisent de la manière suivante: savonneries — 16; hangars à éplucher le blé—16; briqueteries — 9; fabriques de cierges et blanchisseries de cire—4; usines de colle—3; fabriques de tabac — 3; teintureries — 3; tanneries — 2; fondoirs — 2; usines de fer de fonte—2; brasserie — 1; moulin à farine — 1 et fabrique de carreaux de faïence—1.

Mais l'activité principale de la ville de Yéletz con-


Vue générale de la ville de Yéletz.

siste dans le commerce et l'industrie du blé et la première place appartient à la production de la *farine.* D'après la somme des virements la branche principale de l'industrie élaborative locale est celle de la mouture de la farine de froment Ainsi, en 1898, selon les données du comité de la bourse de Yéletz, les moulins à blé locaux élaborèrent environ 2,400,000 p. de froment, qui fut envoyé à Yéletz des gouvernements de Kharkow, Koursk e Woronège; ce froment, melangé au froment d'été lo-

cal, produit une farine de qualité excellente, connue dans toute la Russie sous le nom de «froment de Yéletz». La seconde place dans l'industrie locale, d'après la somme des virements, appartient à l'épluchement du blé, quoiqu'il n'y ait pas à Yéletz de grandes torailles et que l'épluchement se produise sur un terrain battu et à force de cheval (il n'y a qu'un seul hangar à éplucher le blé qui possède un moteur à pétrole de dimensions moyennes); la force productrice annuelle des hangars à blé, élaborant le blé sarrasin (force productrice en moyenne pour les dix années dernières) est de 1,200,000 roubles Se rattachant à l'industrie de l'épluchement du blé, à Yéletz se fait aussi la *sémoule de blé sarrasin*, c'est à dire que du gruau de blé sarrasin on élabore une farine laminée, dont on prépare les flancs. La saison de la fabrication et surtout du débit de la sémoule de blé sarrasin est de courte durée et plus courte encore est sa saison de consommation, vu qu'elle ne dure qu'une seule semaine — le carnaval. L'approvisionement du gruau commence en septembre et en novembre il est élaboré et expédié aux marchés de débits lointains, déjà avant le carnaval cesse toute élaboration ainsi que tout débit du gruau, à l'exception, toutefois, de la vente en détail sur place Yéletz est *l'unique* fournisseur de toute la Russie de la farine de flancs, dont les virements annuels montent à 330,000 roubles. Le virement annuel, en moyenne, de l'élaboration du froment est d'environ

3,300,000 roubles et celle du seigle — de 550,000 roubles.

Après l'industrie du blé la première place à Yéletz occupe *le métier de tanneur*, qui monte, par la somme annuelle de ses virements, à 2,000,000 de roubles et cela malgré que le côté technique de la production laisse beaucoup à désirer. Les tanneries locales élaborent des peaux non entièrement tannées, mais surtout des peaux qui servent à faire le devant de bottes, le débit principal de ces peaux est aux foires et dans les villes du sud de la Russie où les «peaux de Yéletz» se sont depuis longtemps acquises une renommée solide. Donnant de l'occupation à plus de 1000 ouvriers, le métier de tanneur est d'un secours important à la population villageoise du district.

L'élaboration du *tabac* de qualité inférieure (appellé «*makhorka*») se fait aux trois fabriques locales de Zaoussaïlow, Romanow et Krivorotow, qui toutes les trois élaborent un total annuel d'environ 315,000 poudes de tabac. Dans l'industrie de tabac de Yéletz s'observe un développement graduel de l'élaboration, et les soins pour l'extension des marchés de débit à ses produits. Ainsi, ne perdant pas leurs vieux marchés de débit à l'ouest, les fabriques de Yéletz ouvrirent des relations de commerce solides avec la Sibérie, en 1898. En même temps les plantations de tabac dans les ménages de paysans, au district de Yéletz et dans les districts voisins, augmentèrent,

propablement, car les prix de la «makhorka» feuilletée baissèrent au minimum, et en automne de l'année 1898 le tabac de paysans se vendait à raison de 50 cop. le poude (1 poude = $16_{,39}$ kilogramme), c'est à dire qu'il était presque au même prix que le



Elévateur (1-er élévateur construit en Russie) de Yéletz des états—provinciaux.

foin. Les fabriques de tabac sont très utiles au prolétariat de la ville, vu qu'elles donnent de l'ouvrage à plus de 500 ouvriers, dont la plupart sont des femmes, qui reçoivent un salaire assez considérable. De toutes les branches de l'industrie locale, l'in-

dustrie de l'élaboration du tabac, pour les habitants de Yéletz, est l'occupation la plus utile et la plus lucrative.

Parlant de l'activité commerciale et industrielle de la ville, il ne faut pas passer sous silence *l'élévateur de Yéletz*, construit aux frais des états provinciaux du district, près de la station de «Yéletz—Tovarny» (au faubourg de Loutchka). L'élévateur de Yéletz est le plus ancien de tous les élévateurs de la Russie; il fut construit en 1888 et inauguré le 28 Septembre de la même année, cet élévateur fut le premier en Russie et il fut bâti par l'usine de rails de Briannsk; sa mesure de capacité est de 400,000 poudes de grain pesant et sa construction a coûté 128,054 roubles aux états provinciaux du district. L'élévateur est de bois, revêtu de tôle ondulé.

«Guide» à travers Yéletz.

Hôtels: «Popovskaya», rue Torgowaya; «Hôtel de St.-Pétersbourg»,—rue Torgowaya; «Hôtel Orel»—rue Orlowskaya.

Fiacres: Une course dans la ville . . . . 15 cop.
Une course dans la ville et aux faubourgs éloignés . . . . 25 »
Une heure de course dans la ville et aux confins de la ville . . . . 30 »
Une course de la ville à la gare et vice versa (avec bagages) . . . . 40 »

Institutions financières et banques. Banque Communale de la Ville—rue Ouspennskaya (au 2-d étage

de cette maison se trouvent le Tribunal et l'Hôtel de la ville). Succursale de la Banque de Commerce d'Orel—rue Sobornaya; Succursale de la Banque de l'Etat—rue Orlowskaya, maison Pétrow; Succursale de la Banque de Commerce de St.-Pétersbourg—Azow—rue Torgowaya, maison Filatow.

Bureau de la poste et du telégraphe—rue Sobornaya, maison Tchernikine.

Administration du Maître de Police et Tribunal de Police—rue Serguiéwsky; dans la même maison se trouve le 2-d arrondissement de la police de la ville de Yéletz.

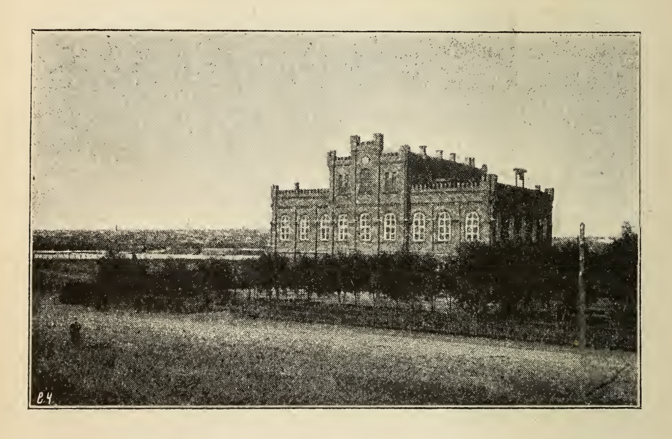
Etablissements d'éducation. Gymnase de garçons—dans l'un des meilleurs bâtiments de la ville, bâti aux frais du capital de 200,000 roubles donné par S. S. Poliakoff; gymnase de demoiselles, également dans l'une des meilleures maisons de la ville; 1-ère école technique de chemin de fer, du nom de l'Empereur Alexandre II; école de la ville à 3 classes; 4 écoles de paroisse de garçons et 3 écoles de paroisse pour jeunes filles; une école de garçons attenant à l'hospice des hommes et 1 école de jeunes filles à l'hospice des femmes.

Sociétés. Société de Secours aux plus pauvres élèves des gymnases de garçons et de jeunes filles; Société des Courses d'Eté; Société des Byciclistes; Société d'Amateurs des Courses d'Hiver; Société des Pompiers—Volontaires; trois Caisses d'Enterrement. Magasin de la Société des consommateurs des che-

mins de fer du Sud-Est, près de la gare centrale.

Tribunal de l'arrondissement—rue Sobornaya.

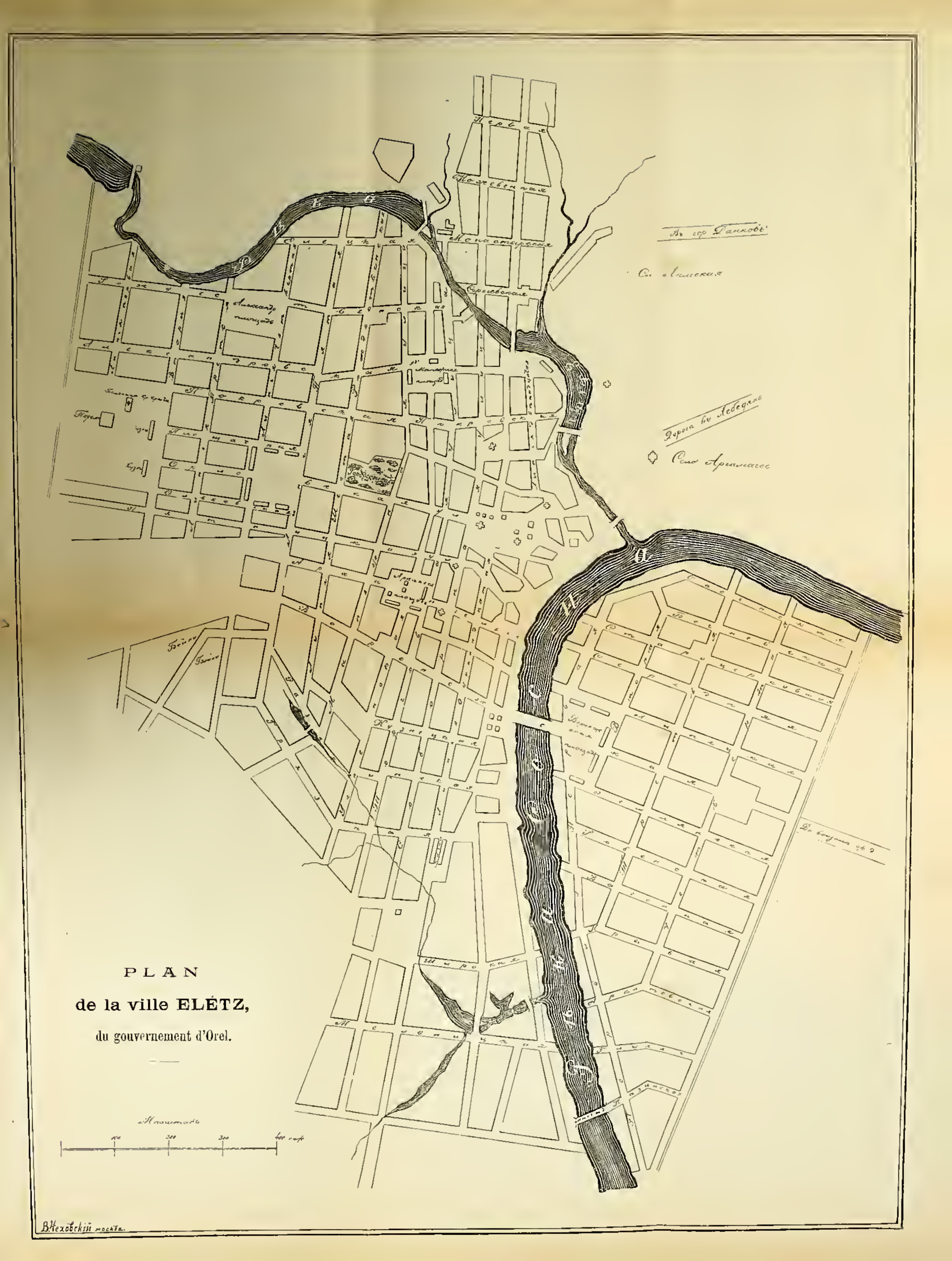
Divertissements. Théâtre de la ville—rue Torgowaya. Jardin d'été et théâtre du Cercle de la Noblesse—au bout de la rue Dvoriannskaya. Cercle de



Yéletz. Première école technique du chemin de fer du nom de l'Empereur Alexandre II.

la Noblesse — rue Sobornaya, maison Goditzkoy-Tzwirko. Cercle des Byciclistes—(cercle communal, accessible à toutes les conditions)—rue Torgowaya, ce cercle possède un jardin d'été aux confins de la ville, où joue un orchestre.

Pharmacies: de Tcherkawsky—rue Torgowaya; de Bichow—rue Orlowskaya; de Nizó—rue Woronège-


PLAN
de la ville ELÉTZ,
du gouvernement d'Orel.

sky; une succursale de la même pharmacie se trouve sur la chaussée, près du débarcadère; d'Artichewsky—rue Ouspennskaya.

Médecins. Tous les médecins, pratiquant à Yéletz sont au nombre de 15; leurs adresses sont connues de toutes les pharmacies de la ville.

Photographie (la meilleure de la ville) «Anélie» de Klimennko—rue Torgowaya, vis à vis de l'hôtel «Popowskaya».

Bourse — rue Torgowaya. Le premier courtier de la bourse de Yéletz est Jean Anndréewitch Ivanioukow, dont le bureau se trouve à la bourse. Les personnes, désirant prendre des informations par rapport au commerce de céréales de la ville de Yéletz en pourront toujours avoir du premier courtier de la bourse, mais à ceux qui voudraient entrer en communications directes avec les grands négociants de farine et de céréales le «Guide» nomme les négociants suivants: *pour le commerce du blé en grains:* Dmitriew, Khamow, Poliakoff et Smirnow — ils logent tous rue Sobornaya; Jean Yégorowitch Dmitriew, Rostowtzew, Yermina (usine de soude), Zotow, Pétrow, Popow, Dmitri Alexanndrovitch; Rostowtzewa, Anna Borissowna—tous rue Staro-Oskolsky. Kojoukhow; Rostowtzew, Alexeï Nicolaéwitch; Taïtzlik, Movcha Berkovitch; Tchernikine, Nicolas Dmitriewitch—tous rue Torgowaya. Koniayew—rue Lipitzky; Mironow, Pétrow. Rostowtzew, Dmitri Nicolaéwitch — tous rue Woronègesky; Ilyine — rue

Miasnitzky; Chawkow, Alexeï Ivanovitch — au delà du fleuve Sossna. *Négociants de farine*: Barannikow; Frères Pétrow, Glèbe et Alexandre Borissovitchy; Khrénnikow; Tchachine, Tchernikine, Nicolas Iva-



Yéletz. Cathédrale Woznéssennsky.

novitch—tous place Arkhannguelsky; Pétrow, Alexandre Alexandrowitch — rue Torgowaya; Javronnkow—rue du Manège; Serguéyew; Taldikine — tous les deux rue Sobornaya.

Passé de Yéletz. Le fleuve Bistraya Sossnà servait jadis de frontière limitrophe à l'ancienne Russie. La steppe (ou «champ»), qui s'étendait au sud du fleuve

était peuplée de Polowtzy. Il est dit dans les annales, que «les princes marchèrent à un fleuve, nommé Don, et qu'ils se battirent sur les bords de la Sossnà». Quant à la ville de Yéletz elle appartenait à cette époque aux princes de Riazan et c'est en 1146 que dans les annales on fait pour la première fois mention de cette ville. Selon les traditions orales locales la ville reçut le nom de Yéletz de la rivière Yéletz (Yégletchik) qui, dans la ville même, se jette dans la Bistraya Sossnà; le nom de la rivière Yéletz provient du mot tartare «yélagne», ce qui veut dire vallon encaissé, d'où jadis, à ce qu'on dit, prenait sa source la rivière Yéletz. M. Ridiger dans son recueil «Matériaux sur l'histoire de Yéletz» (voir «Lectures à la Société Impériale de Moscou de l'Histoire Ancienne de la Russie, année III, livre VI) dit, entre autre: «Le mot yéletz exprime jusqu'à nos jours, au gouvernement de Tambow, un *buisson de chêne* ou, en général, une place qui ne convient pas au labourage». Et Stchékotow, dans son dictionnaire d'Histoire et de Géographie, dit que le nom de la rivière Yéletz provint du mot «yélagne», c'est à dire «cerf» (olègne) s'en rapportant à ce que dans les armes de la ville de Yéletz se trouve un cerf. Il est vrai qu'à une époque fort éloignée, dans la localité entourant Yéletz, vivaient des cerfs; de ce fait témoignent des bois de cerf pétrifiés, trouvés dans les fouilles.

Etant ville limitrophe, fondée et fortifiée dans un

but militaire, Yéletz fut souvent exposé aux attaques des Polowtzy et au milieu du XIII siècle fut détruite par Batiy. Les annales ne font plus mention de cette ville jusqu'à l'invasion de Timour—lengue (Timour le Boiteux, plus connu dans l'histoire sous



Yéletz. Rue Orlowskaya et succursale de la Banque de l'Etat.

le nom de Tamerlan). En 1395 Timour, à la tête d'une armée de 400,000 hommes, passa la rivière Yaïk, marcha sur le Wolga, mit en déroute, le potentat de la Zolotaya Orda Toktamiche et, le persécutant jusqu'aux sources du Don, atteignit les rives de la Sossnà et s'arrêta aux abords de Yéletz.

La forêt épaisse, qui entourait à cette époque la ville, mit obstacle aux manoeuvres des troupes de Tamerlan et sur son ordre cette forêt fut abattue. Selon la tradition, Tamerlan s'étant campé en vue de la ville, sur la montagne Argamatcheya [1]) exigea la reddition de la ville et sur le refus des habitants et de leur prince de se rendre Tamerlan emporta la ville d'assaut, la ruina de fond en comble, fit prisonnier le prince Théodore, souche des princes Karatchewsky et tributaire des princes de Riazan, et des boyards qui étaient avec lui. Les défenseurs de la ville moururent dans la bataille et les habitants de Yéletz, qui n'eurent pas le temps de se réfugier dans la forêt, furent massacrés sans pitié. Mais pour une cause, restée inexpliquée jusqu'à nos jours, Tamerlan, au lieu de continuer sa marche sur Moscou, après une halte de quinze jours sous la ville de Yéletz, le 26 Août 1395, s'en retourna dans les steppes et quitta pour toujours la Russie, ruinant la ville d'Azow sur son passage. En mémoire de cet événement (c'est à dire du retour de Tamerlan) il y a actuellement à Yéletz deux icônes thaumaturges: Notre Dame de Kazan, à la cathédrale Woznessennsky, icône très ancienne, portant l'inscription

[1]) Il existe une tradition à Yéletz que la montagne d'Argamatcheya reçut son nom de ce qu'un des guerriers de Tamerlan, caracolant sur son coursier, tomba de la montagne dans le fleuve Sossnà. Actuellement Argamatcheya est un faubourg urbain, formant partie de la ville de Yéletz.

suivante: «Cette icône de la Sainte Vierge, par la grâce de Dieu, fut sauvée lors de l'invasion de Témire Aksaka et transportée à Yéletz en 1395». La seconde image thaumaturge, très vénérée des habitants de Yéletz, est celle de Notre Dame de Yéletz



Yéletz. Théâtre de la ville.

et se trouve au faubourg urbain d'Argamatcheya; l'investigateur de l'antiquité locale E. Nazarow en parle dans une de ses poésies.

L'icône de Notre Dame de Yéletz représente l'apparition de la Sainte Vierge à Tamerlan, apparition qui eut lieu à la montagne d'Argamatcheyà en 1395.

Selon la légende la Sainte Vierge apparut au terrible Tamerlan à la même heure et le même jour du 26 Août, lorsque les habitants de Moscou, pris d'épouvante à l'invasion du terrible ennemi, allèrent à la rencontre de l'icône thaumaturge de Notre Dame de Wladimir et à la place où se trouve actuellement à Moscou le couvent de Sréténié (Purification de la S-te Vierge), prièrent devant la sainte image pour le salut de leur ville et de leur patrie. Intimidé par la vision céleste Tamerlan ait dû s'écrier; «ainsi donc nous ne vaincrons pas les Russes!» et s'en retourna de Yéletz, quittant pour toujours les confins de la Russie. En outre, en mémoire de cet événement il y a à Yéletz trois chapelles bien pauvres et à demi-ruinées: la 1-ère près du pont de Chourow, non loin du faubourg d'Argamatcheyà; la 2-de près de la nouvelle cathédrale de Woznessenié (de l'Ascension); cette chapelle est bâtie en 1801 et porte l'inscription suivante: «Par la gràce de Dieu, cette chapelle bâtie en l'honneur de l'Ascension de Notre Seigneur Jésus Christ et en mémoire des Thaumaturges St. Nicolas et St. Dimitri, est érigée sur les tombeaux des chrétiens tués dans la bataille par ordre du czar païen Temire Aksaka, cette sainte croix est érigée en leur mémoire et au lieu de leur enterrement par les soins d'Onésime Rodionoff, fils de Lopoukhine, ce 23 Juillet 1801». La 3-ème chapelle se trouve rue Sobornaya, près de la maison des marchands frères Erémine; elle est construite en 1325 et sert égale-

ment de tombeau mortuaire aux Russes tués sous Tamerlan [1]).

En 1415 et 1450 Yéletz fut de nouveau dévasté par des émigrés de l'Orda. Ensuite il n'est plus mention de cette ville durant tout le siècle suivant. En 1591 Yéletz est reconstruit comme point de

---

1) A Yéletz existent aussi trois autres chapelles: près de la maison de Déyew—coin des rues Orlowskaya et Torgowaya. Ici sur un pilier de pierre se trouve l'icône du Sauveur. Cette chapelle est bâtie en cet endroit en souvenir de l'ancienne porte de la ville et de la tour qui s'y trouvaient jadis; l'icône du Sauveur a, probablement, été avant au dessus de cette tour. Chapelle au bord de la Sossnà, au bout de la rue Millionnaya; cette chapelle est érigée en mémoire du séjour du métropolitain de Moscou Alexeï Thaumaturge, qui était à Yéletz lors de son passage á l'Ordá, où le khan Tchannibek le fit appeler pour la guérison de sa femme Taïdoula. D'aprés la légende le métropolitain aurait dû, de cette place, avoir donné sa bénédiction à la ville de Yéletz et lui avoir prédit son avenir florissant. Cela se passa à la fin du mois d'Août 1351.

La dernière chapelle se trouve à la place de l'ex-marché au bois. Les habitants de Yéletz, à défaut d'indications précises, confondent toutes ces trois chapelles en un seul nom, les nommant monuments de l'invasion de Tamerlan, tandis qu'en réalité ce ne sont que les trois chapelles, mentionnées plus haut, qui se rapportent à la dite époque; les chapelles qui viennent d'être décrites ici ont une destination toute différente.

Les noms de Batiy, Mamaï et Tchannibek sont aussi confondus par les habitants de Yéletz, qui les reduisent tous à l'époque et au nom de Tamerlan.

garde de l'Ukraïne Polonaise de Moscou et fut presque exclusivement peuplé de gens de guerre: archers, canonniers, cosaques, artilleurs, etc. Durant l'époque trouble de l'état Moscovite Yéletz prit le parti du Premier et du Second Imposteurs et en 1618 le hétman petit-russien Konachévitch-Sagaïdatchniy s'empara de la ville par une ruse de guerre et la détruisit de fond en comble. En 1677 Yéletz fut pour la dernière fois attaqué par les Tartares. Ce n'est qu'au milieu du XVIII siècle, que, transformé en ville commerciale, Yéletz commence à se distinguer parmi les villes florissantes de la Russie. Au lieu du point de garde qu'il était auparavant, Yéletz devint point d'entrepôt de céréales et d'autres produits de Moscou et des autres villes septentrionales de la Russie, Le sol fertil, le voisinage du Don, de ses steppes plantureuses et des richesses naturelles du pays développèrent un caractère entreprenant dans les habitants de Yéletz, en sorte qu'à la fin du siècle passé le commerce du bétail et du froment atteignit à Yéletz une importance considérable et se déploya sur une large échelle. Les marchands de bétail de Yéletz, pour l'achat du gros bétail et de chevaux sauvages, parvenaient jusqu'aux côtes des mers Noire et d'Azow et se risquaient même au fond du turbulent Caucase. On peut juger à quel point était développé, au commencement du siècle actuel, le commerce et la conduite du bétail d'après le rapport du maire de Yéletz

pour l'année 1802; il y avait alors à Yeletz 25 fondoirs et abattoirs et en 1802, rien qu'en Octobre furent tuées 300,000 brebis et 8,000 boeufs. De telles spéculations avec le bétail ne durèrent que jusqu'en 1850 et elles cessèrent complètement pour l'année 1870. Le tracé des chemins de fer isola sous ce rapport complètement la ville de Yéletz: les boeufs, au lieu d'être amenés à Yéletz, furent expédiés, par voie de chemin de fer, jusqu'aux capitales mêmes, et quant aux brebis toute cette branche de commerce passa entièrement à la ville de Rostow sur Don. Les dits fondoirs et abattoirs de la ville ne sont actuellement que des ruines misérables: les immenses constructions tombent en ruines n'étant point reparées et ne servant à rien. Les métiers d'accapareurs de chevaux et du bétail forma dans les habitants de Yéletz un type tout à fait à part d'hommes qui menaient pour la plupart un genre de vie nomade vivant comme ils le faisaient dans les steppes et campements tartares. Ce type était celui du dgiguite asiatique—hardi, téméraire et en même temps obstiné, n'ayant ni foi ni loi et ne reconnaissant rien que son métier et son intérêt. Le costume que portaient ces hommes était du goût des orientaux: long habit tcherkess, bonnet de fourrure, etc. étaient les accessoires ordinaires de leur costume. L'éducation, certainement, n'entrait pas dans les vues de ces hommes et jusqu'à la moitié du siècle actuel Yéletz fut une des villes les plus

retrogrades sous le rapport de l'instruction. Dans les années 70 le romancier russe Némirovitch-Danntchennko eut l'occasion de visiter Yéletz et voir ces derniers des Mohicans, dont le digne écrivain s'exprime en ces termes: «des idoles en pelisses de bisquains sentant l'aigre, qui sucent leurs courtes pipes et crachent sur leurs abdomens». Dans les archives, se rapportant à la ville de Yéletz il nous est tombé sous la main le récit des épisodes caractéristiques, qui eurent lieu à la première moitié du siècle actuel.

En 1831, lorsque l'épidémie du choléra sévissait presque partout en Russie, Yéletz fut aussi exposé à cette calamité. Les habitants ignorants et superstitieux de la ville attribuaient cette maladie aux maléfices des gens malintentionnés et accusaient les nobles et les médecins d'avoir empoisonné les puits. D'abord il n'y eut qu'un murmure sourd, ensuite la rumeur se propagea que les puits étaient empoisonnés et enfin s'organisa toute une foule de rebelles qui décidèrent de tuer tous les nobles et tous les médecins qui se trouvaient à Yéletz. L'heure et le jour du massacre furent fixés. A l'heure dite le tocsin sonna à l'une des églises de paroisse et les rebelles mirent mains basses sur les personnes qui, d'après eux, étaient suspectes, et auxquelles ils faisaient violence. Heureusement l'administration parvint bientôt à réprimer les rebelles et, pour calmer les esprits en déroute, un «Comité de marchands»

fut organisé. Il fut notifié dans la ville et dans les bailliages que tout les gens suspects avaient à être arrêtés et conduits par devant ce comité, soi disant pour leur faire une enquête; de la sorte on empêchait les voies de fait. «C'était drôle de voir une procession pareille» — disent le srares survivants de cette époque — «on voyait conduit par la ville quelque homme en haillons, ou bien quelque pélerin qui n'avait été arrété que pour avoir eu le malheur d'avoir sur lui quelque fiole remplie d'huile ou bien vide; ces pauvres prisonniers venaient habituellement des districts et les paysans les escortaient à cheval ou à pied, armés de gourdins. Si l'on demandait à cette milice improvisée: qui est-ce qu'ils conduisaient de la sorte? — Qui donc autre si ce n'est un empoisonneur qui répand le choléra, répondaient les paysans. — Où donc le conduisez-vous ainsi? — Où? mais au comité des marchands, bien certainement, où donc ailleurs? Et des processions de ce genre se voyaient plusieurs fois par jour dans les rues de Yéletz».

Aussitôt après la fin du choléra arriva de St. Pétersbourg un fonctionnaire pour missions spéciales,—personnage fort important; le bruit se propagea parmi les membres du conseil municipal de ce temps que ce fonctionnaire important était envoyé par l'Empereur (Nicolas I) afin d'exprimer l'approbation du souverain pour les mesures rationnelles que les autorités avaient prises lors des émeutes du choléra. Le len-

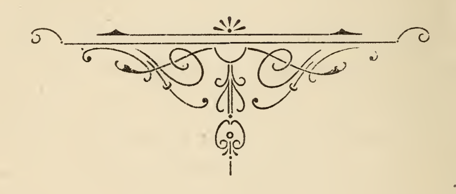
demain de l'arrivée du fonctionnaire, dans la salle de l'hôtel de ville, étaient assemblées toutes les autorités de Yéletz: le maire, le bailli, le conseiller municipal, etc. A midi sonnant la porte de la salle s'ouvrit à deux battants et devant l'assemblée des notables de la ville apparut la figure imposante du fonctionnaire de Pétersbourg, qui, dit-on, était général. L'envoyé du Czar, parcourant de son regard d'aigle les notables, qui s'étaient tous levés à son entrée et se tenaient respectueusement devant lui, demanda si tout le conseil municipal était présent et si personne ne manquait, et lorsqu'il lui fut répondu que tout le corps du conseil municipal était présent, le fonctionnaire de Pétersbourg prononça à haute voix et bien distinctement les paroles suivantes: «Au nom de Sa Majesté l'Empereur je vous notifie que vous êtes tous des brutes et des ignorants». Ayant dit ces mots il tourna le dos à l'assemblée ébahie et sortit de la salle, laissant les notables interdits de cette annonce inattendue [1].

Sous le règne de Pierre I, en 1708, Yéletz fut annexé au gouvernement d'Azow, au département de la marine. En 1745 toute la ville fut dévastée

---

[1]) L'évenement ci-décrit est tiré de la communication de E. I. Nazaroff intitulée: «Communication, se rapportant à l'histoire de la ville de Yéletz», qui fut publiée dans les «Travaux de la Commission Scientifique des Archives d'Orel» 1897, livraison I, pages 44 et 45. Note de l'auteur.

par l'incendie, mais fut reconstruite bientôt après et, lors de la division de la Russie en gouvernements, fut nommée chef-lieu de districr du gouvernement d'Orel.



Chapitre XIII.

Chemin de fer Yéletz-Walouïki.

(Fin.)

Stations: Kogeoukhowka, Mestchérino. Ville de Zadonnsk. Station de Dolgoroukovo. District de Yéletz. Dentellières de Yéletz. Station de Terbouny. District de Livny. Ville de Livny. Station de Naberègenoé. Station de Kastornoé et de Soukovnino. District de Zemliannsk. Ville de Zemliannsk. Stations: plateforme Alissowsky et Gorchetchnoé. Ville et district de Nijnédévitzk. Rogovoé. Station et ville de Stariy Oskol. Station de Goloftéevka. District Staro-Oskolsky. Station de Tcherniannka. District de Novo-Oskolsk. Station et ville de Noviy Oskol. Cavernes de Kholkow. Stations: Bibikovo et Wolkonowka. Plateforme Monastirsky. Station Prinntzevka et Walouïki.

De la station Yéletz, la voie ferrée, sur un espace de cinq verstes, suit le remblai de la ligne du chemin de fer Orel - Griazy (dans la direction de Yéletz - Griazy), ensuite tourne au sud et de la vallée du fleuve Sossnà monte au point de partage de la Sossnà et du Don, qu'elle atteint à la 16-ème verste. A la 11-ème verste la voie du chemin de fer traverse la chaussée du Yéletz-Zadonnsk; après un

parcours de treize verstes, passant à la 14-ème verste devant la voie d'évitement *Kogeoukhovka*, le train s'arrête, à la 24-ème verste de Yéletz, à

Mestchérino—station de IV classe, située dans un site pittoresque au milieu de grands villages de paysans fortement peuplés et de vastes économies de propriétaires. Il y a 22 points qui gravitent à la stations, parmi lesquels, au bourg de Woronetz, situé à 10 verstes de la station Mestchérino, se trouve une usine d'amidon, appartenant à Khwostow; une usine d'amidon, de Rostowtzew, se trouve aussi au village de Borky (à 7 verstes de la station); plus loin, à 20 verstes de Mestchérino, au bourg de Khmelnitzy, il y a la raffinerie de betterave Khmelnitzky, qui élabore annuellement 18,500 poudes de cassonade et 32,000 poudes de melasse; enfin il y a des distilleries au village d'Olchanitza et à celui de Dolgoucha, qui se trouvent tous les deux à 26 verstes de distance de la station de Mestchérino.

L'activité commerciale de la station Mestchérino, en 1898, s'exprima par l'arrivée de 173,940 poudes de chargements différents; le total de chargements expédiés par cette station était de 34,539 poudes (dont 11,141 de céréales).

A 20 verstes de Mestchérino (dont 10 verstes du parcours se font par un chemin vicinal et les autres 10 par la chaussée de Zadonnsk-Yéletz), est la ville de district *Zadonnsk*, du gouvernement de



Vue gènérale de la ville de Zadonnsk et du couvent Bogoroditzk de Zadonnsk.

Woronège. Le «Guide» conseillerait à tous ceux qui voyageraient par le chemin de fer Yéletz-Walouïki de visiter ce paisible mais fort pittoresque petit coin du gouvernement de Woronège.

A 84 verstes du Woronège et à 20 de la station Mestchérino, sur la rive gauche du Don et sur les deux rives de son affluent, de la rivière Téchewka, sur la chaussée conduisant de Woronège à Yéletz, sous 52°23′ de latitude nord et 8°35′ de longitude est (à partir de Poulkovo), est situé *Zadonnsk*, chef-lieu du district du même nom, du gouvernement de Woronège. La rivière Téchewka sépare la ville en deux parties: celle de la rive droite de la Téchewka est la meilleure et porte le nom de quartier Dworiannsky et la partie de la rive gauche est appelée quartier Mestchannsky (des Bourgeois). Dans la partie Dworiannsky se trouve le couvent, qui donne de l'importance et du renom à la ville. En 1627 deux ascètes vénérables du nom de Cyrille et Gérasime, du monastère de Srétennsky (de la Purification de la St. Vierge) de Moscou, apportèrent avec eux l'icône thaumaturge de Notre Dame de Wladimir et bâtirent une église de bois en l'honneur de la rencontre de l'icône de Notre Dame de Wladimir. Simultanément à la fondation du couvent un petit bourg de paysans, dépendant du monastère, s'éleva dans son voisinage; ce bourg était Téchewka, l'une des colonies russes limitrophes les plus anciennes, bâties sur le Don; ce village était

déjà au XIV siècle bien patrimonial des grands-ducs de Moscou, il fut, probablement, dévasté lors d'une des invasions des Tartares et renouvelé au commencement du XVII siècle. En 1779, à l'organisation de la lieutenance de Woronège, Téchew



Zadonnks. Châsse contenant les reliques de St. Tikhone I de Zadonnsk.

changea son nom en Zadonnsk et devint chef-lieu de district. Depuis lors il fit toujours partie du gouvernement de Woronège. Les armes de la ville représente une tour, en champ d'azur, bâtie au delà du Don. Il y a à Zadonnsk 8,313 habitants (dont

3,907 hommes et 4,406 femmes), pour la plupart tous Grands-Russiens. Il y a à Zadonnsk un progymnase de demoiselles à IV classes, une école de district, une de paroisse et une école écclésiastique, une bibliothèque de la ville et une des écoles, un club et un jardin public de la ville. Par son extérieur et surtout par la beauté de son site, Zadonnsk est une des meilleures villes du gouvernement de Woronège: la foule de pélerins qui viennent ici de tous les points de la Russic donne de la vie et du mouvement à la ville et rapporte un revenu considérable à ses habitants, surtout aux nombreux aubergistes de Zadonnsk. Au couvent d'hommes, de I rang, de Zadonnsk-Bogoroditzk, reposent les reliques de St. Tikhone I, ex-évêque de Woronège. Les dernières treize années de sa vie St. Tikhone I habita ce couvent y menant une vie d'ascète et se livrant à des pensées pieuses dont il légua les résultats dans ses nombreux ouvrages à ses ouailles ainsi qu'à toute l'église orthodoxe. Ce couvent est le lieu de pèlerinage d'une grande foule de pèlerins qui s'assemblent ici, surtout pour le jour du 13 Août, jour de la mort de St. Tikhone, dont les reliques furent découvertes le 13 Août 1861. A ceux des voyageurs, qui désireraient visiter le couvent le «Guide» recommande l'«Hôtel Monastirsky», qui se trouve dans l'enceinte du couvent.

A partir de la station Mestchérino le remblai du chemin de fer fait une montée considérable jusqu'à

la 37-ème verste, le reste du parcours de 10 verstes le train descend une déclivité et, à la 47-ème verste de Yéletz, s'arrête à la station de IV classe.

Dolgoroukovo, qui est située dans un site assez pittoresque, au milieu de toute une rangée de villages de paysans et de grandes économies de propriétaires. Mais l'activité commerciale de la station est nulle, vu la proximité de la ville de Yéletz ou sont envoyés tous les chargements du rayon de la station Dolgoroukovo par voie de charroi, les marchandises étant transportées par de pauvres petits chevaux de paysans à demi épuisés par la faim. A 2 verstes de la station est le grand village de Bratowstchino et l'économie considérable (3,000 arpents) du prince D. P. Saltikow; à 10 verstes — le village de Sidorovka et la grande économie y attenante d'Eugène Ilyitch Griniow; au total, dans le rayon de la station Dolgoroukovo, se trouvent 22 bourgs et villages et autant d'économies de propriétaires plus ou moins importantes. Vu que 12 verstes au delà de cette station le remblai du chemin de fer passe du district de Yéletz dans celui de Liwny, c'est le lieu de dire ici quelques mots sur ce *district de Yéletz*, du gouvernement d'Orel.

De tous les districts du gouvernement d'Orel celui de Yéletz est le plus est; sur une étendue de 60 verstes il confine au Don, qui sépare ici le gouvernement d'Orel de celui de Woronège. La longueur du district de Yéletz est de 105 verstes, d'après le

méridien. Il est remarquable, entre autre, en ce qu'il n'y a point de marais; même la région des terrains bas qui forment le côté droit de ce fleuve, présente des endroits coupés à pic de 200 pieds de haut et n'a point de marécages; il y a aussi fort peu de lacs et d'étangs. Toute l'aire du district comprend 444,386 arpents, dont 431,178 de terre labourable et 13,208 arpents de terre non labourable; 709 arpents sont sous les remblais des chemins de fer et 738,5 sous la ville de Yéletz. Aux églises et aux couvents appartiennent 4,331 arpents, 219,917 arpents de terre labourable appartiennent aux paysans et 128,676 arpents aux propriétaires particuliers. D'après le dernier récensement le district compte 283,926 habitants (dont 137,749 hommes et 146,177 femmes).

La situation du district de Yéletz est exclusivement favorable au développement de la culture et de l'industrie: le chef-lieu du district, la ville de Yéletz, en occupe la partie centrale; le fleuve Sossnà et le chemin de fer Orel-Griazy traverse le district transversalement de l'ouest à l'est; au sud-ouest la rivière Olime, à l'est le Don; la limite méridionale du district, à une distance de 60 verstes du chef-lieu, gravite plutôt à Woronège dont elle est éloignée à une distance, en moyenne, de 50 verstes; enfin, du nord au sud le district est traversé par les chemins de fer Sizragne—Wiazma et Yéletz—Walouïki et l'embranchement Bogoyawlennsky, de la ligne Riazan—Ouralsk. Toutes ces conditions réunies de-

veloppèrent, au district de Yéletz, un commerce important et une grande activité industrielle. Outre la ville il y a dans le district de grands moulins pour le moulinage du blé; en général le district de Yéletz compte 495 fabriques et usines avec une force productrice de plus de 2 millions de roubles l'an. Parmi les métiers dont s'occupe avec succès la population villageoise du district, est surtout remarquable celui de faiseuses de dentelles; cette branche de l'industrie locale est devenue célèbre non seulement en Russie mais aussi à l'étranger; sous le rapport de la fabrication des dentelles le district de Yéletz peut être appelé le Brabant russe.

Les paysannes de Yéletz sont non seulement d'adroites dentellières de «dentelles russes», à dessins variés, mais aussi d'habiles accapareuses et de marchandes entreprenantes: elles passent pour leurs achats dans les districts voisins, dans celui de Efrémow, par exemple, et souvent se dispersent par familles entières par la vaste Russie et pénètrent jusqu'au delà du Caucase et du Tourkestan. Depuis 1890 elles sont entrées en relations directes avec Paris, où les commandes pour les dentelles de Yéletz, (qui portent à Paris le nom de «point de Moscou») atteignirent la somme de 100,000 roubles. Peu de faiseuses de dentelles habitent la ville de Yéletz, elles vivent, en partie, dans les faubourgs urbains, mais la plupart d'entre elles habitent les villages du district. Selon le dire de M-me Davidoff (voir «Den-

telles et Dentellières russes de S. A. Davidoff, section II, pages diverses) il n'y a au district de Yéletz que 25 bourgs ou villages où l'industrie de la dentelle s'est fondée stablement. Outre l'industrie de la dentelle un rôle important jouait avant la production de poils de chameau filés et teints, mais actuellement, avec le développement de la dentelle, cette branche de l'industrie a complètement supprimé l'autre. Le district de Yéletz compte 10,000 dentellières; quelques unes d'entre elles travaillent indépendamment, d'autres ne prennent que des ouvrages sur commande avec le matériel donné; les faiseuses de dentelles de la ville travaillent durant neuf mois et celles des villages sept mois de l'année; toute la dentelle preparée se vend à la ville de Yéletz. Les dessins des dentelles sont fort variés ainsi que les objets faits en dentelles. Préparer un dessin piqué, c'est à dire le dessin d'après lequel on travaille, n'est pas chose facile et pas chaque ouvrière peut le faire, c'est pouquoi un tel modèle de dessin se paie à Yéletz de 1 à 5 roubles la pièce. On fait des dentelles à archines, pour la garniture du linge de lits, de chemises, de robes, ainsi que des «bouts» d'essuie-mains, des bonnets, des fichus, des entre-deux, des coiffures, des gants, etc. Le métier de dentellière, malgré qu'il soit très nuisible à la vue des ouvrières, est un métier fort ingrat, il rapporte très peu et chaque ouvrière en dentelle ne gagne, en moyenne, que $16^1/_3$ cop. le jour; la dentelle clu-

ny et les guipûres se paient le mieux et encore ce n'est qu'une paie de 24—36 cop. le jour. Un fichu en guipûre se paie 6 r. la pièce et se revend à raison de 9 r. 50 cop.; un fichu de dentelles de Yéletz—4 r. et se revend à 6 r.; en général l'ouvrage de la dentelle est payée un prix fort bas. Les dentelles sont faites de coton, ou de fil et de soie, melées de coton de couleur, à un nombre différent de fuseaux. La plus grande partie de dentellières ne font les dentelles que de coton seulement, d'autres ne les font que de fil et ce n'est qu'un petit nombre d'ouvrières (environ 1000 dentellières) qui font la dentelle de soie pour les objets de pièces. Une ouvrière gagne annuellement de 32 à 40 roubles. Le total de la dentelle élaborée est de 1,800,000 archines par an, pour la somme environ de 300,000 roubles l'an et environ 30,000 pièces d'objets en dentelles, pour la somme de 68,000 roubles.

Outre l'industrie de la dentelle au district de Yéletz sont fort répandus les métiers de charpentier et de cordonnier, la fabrication de la poterie ordinaire, la préparation de la pierre calcaire pour les constructions et l'équarrissement et la préparation de meules, de pierres mortuaires, de socles, la préparation de marches d'escalier de grès et enfin la cuite de la chaux.

Après un parcours de 21 verstes par une localité unie le train s'arrête, à la 68-ème verste de Yéletz,

à la station de IV classe, qui fut d'abord appelée Soldatskoé mais qui, actuellement, porte le nom de *Terbouny*. Etant située au milieu de toute une rangée (30) de villages de paysans et de grandes économies de propriétaires l'activité commerciale de la station est fort importante aussi bien pour l'arrivée des chargements (en 1898 le total des chargements reçus était de 301,343 poudes) que pour leur export (279,538 poudes) qui consiste, principalement, dans l'export de céréales (en 1898 il en fut expédié 256,471 poudes). Huit verstes avant d'atteindre la station, le remblai du chemin de fer passe du district de Yéletz dans celui de Liwny, du gouvernement d'Orel, qu'il traverse sur un parcours de 30 verstes.

Le *district de Liwny* est de 4,982 verstes carrées et se trouve dans la partie est du gouvernement d'Orel, confinant au nord au gouvernement de Toula, au sud en partie avec celui de Koursk et en partie avec celui de Woronège; l'aire du district, s'élevant fort inégalement au dessus du niveau de la mer, est très riche en pierre, dont, comparativement, est si pauvre le gouvernement d'Orel dans sa partie ouest, au nord du district abonde le type des grès compactes et de la pierre de meule tantôt compacte, tantôt grenue; on y trouve aussi également souvent des grès ferrugineux; dans la partie sud du district est exploitée la pierre calcaire de marne (des dolomites) pour les constructions. La santé des habitants de

cette localité se ressent de l'état poreux de la pierre calcaire et du contenu de l'argile; le district de Liwny a une population de 293,470 habitants (142,556 hommes et 150,914 femmes). Le sol du district consiste en terre végétale; il n'y a point de forêts, à l'exception de trois petits bosquets. Outre la pierre, qu'on trouve dans l'angle sud-ouest du district, un minérai de fer est encore exploité dans le district de Liwny. A 65 verstes de la station Terbouny, sur le fleuve Sossnà, à l'embouchure de la rivière Livennka, à 90 toises au dessus du niveau de la mer, est situé le chef-lieu du district du même nom, la *ville de Liwny*, fondée en 1586 d'après un arrêt de boyards; en 1594 près de la ville fut organisé un abatis et l'on construisait à Liwny de grandes barques qui descendaient le fleuve Sossnà et se rendaient dans le Don. A l'époque des troubles de l'Etat Moscovite, la ville de Liwny devint le repaire et le lieu d'attroupement de toutes sortes de vagabonds, c'est la raison du dicton suivant: «Liwny— propice à tous les voleurs», ou bien un autre encore «Liwny et Yéletz — protecteurs de tous les voleurs».

Parlant de Terbouny il faut observer que dans le rayon, gravitant à la station, se trouvent les villages de paysans suivants ainsi que les économies de propriétaires qui y sont contiguës: *villages:* Alexéïewka et économie de Polénow, Nicolaewka avec l'économie de Starow, Ivanowka et l'économie de Vétchi-

nine, Nicolaewka, Kourgannka et l'économie d'Oreste Alexandrovitch Kiréewsky, village de Pervikh avec l'économie de Stakhovitch, Malo Pétrowskoé et l'économie de O. A Bogdanovitch, Plochky et l'économie d'Alexandre Féodorovitch Chéremétiew, Apoukhtino et l'économie de Michel Kirrilovitch Zoubow; *bourgs:* Dmitriewskoé et l'économie de Krivocheine, Anninnskoé et l'économie de Léonide Alexandrovitch Kiréewsky; Pétrowskoé et l'économie de Golovine; Borky et l'économie d'Afrossimow; le petit bourg de Swiatona et l'économie de Danilow et la ferme Maliy Borky avec l'économie contiguë de Nicolas Petrovitch Brandt.

Le train traverse une localité fort pittoresque durant le parcours de 24 verstes qui sépare Terbouny de la station suivante de *Naberègenoé*—de IV classe. Le remblai du chemin de fer, à partir de la 69-ème verste, va en serpentant le long de la vallée de la rivière, Olime, dont l'affluent Olimtchik, est traversé par un pont de 20 toises à la 86-ème verste de la voie. Aux environs de la station de Naberègenoé est située toute une série d'économies de propriétaires, de villages, de bourgs et de petites fermes; ainsi à 6 vetstes de la station, près du bourg de Chatilovo, se trouve l'économie de la princesse Lobanow de Rostow de 6,000 arpents; à 10 verstes, près du bourg de Kirillowka—l'économie de Poliakoff de 5,000 arpents; à 6 verstes, au bourg de Czariovo, sont les économies de Kitaew, Malichew

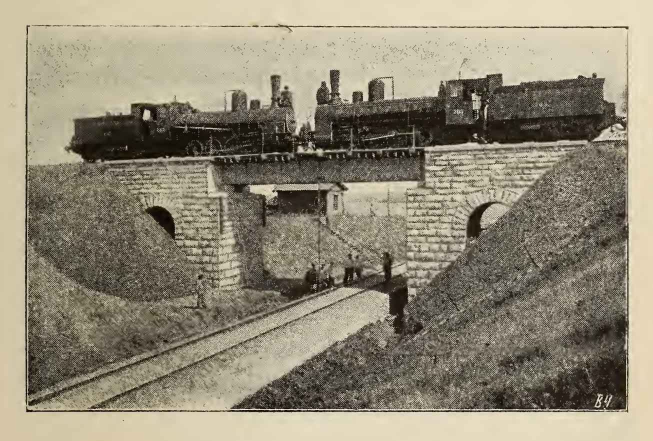
et Bibikow de 6,000 arpents; au total, dans le rayon gravitant à la station se trouvent 35 villages de paysans et d'économies de propriétaires avec un total de 44,014 arpents, dont 30,700 arpents appartiennent aux propriétaires et 4 grands moulins à eau. A une verste et demie de la station est le grand bourg de Naberègenoé avec l'économie des Cherémetiew et aux abords de la station même s'organise, actuellement, un petit bourg où se trouvent déjà plusieurs maisons, des boutiques, une auberge, un cabaret et plusieurs hangars à blé, pour le versement du blé des paysans. En 1898 l'activité de la station Naberègenoé s'exprima par l'export de cette station de 137,323 poudes de chargements différents, dont 126,140 poudes étaient de céréales et par l'arrivée à la station de 123,483 poudes de marchandises diverses. A 17 verstes de Naberègenoé (à la 97-ème verste de la voie le remblai du chemin de fer traverse la rivière Skakoune, à la 107-ème verste la rivière Ouchiwka, toutes les deux affluents de l'Olime) et à la 109-ème verste de Yéletz, le train s'arrête à

Kastornoé — station de III classe. Buffet-panier; chambre de toilette pour dames. La station est située sur une hauteur d'où se déploie un panorama superbe des environs pittoresques qui l'entourent. Parmi les constructions de la gare sont: 4 maisons pour habitations, un dépôt de retour à 3 locomotives et, y attenant, de petits ateliers du chemin de fer; les

voies de la station (outre la voie principale) ont une étendue de 2,513 toises, c'est à dire plus de 5 verstes de long et il y a 24 aiguilles pour la translation d'une voie à une autre. A trois verstes de la station se trouve la verrerie de Kohan, qui fabrique des bouteilles pour le monopole du vin de l'Etat.

La station de Kastornoé est le point de croisement de deux lignes de chemins de fer: de Yéletz—Walouïki, des chemins de fer du Sud-Est, et de la ligne Moscou — Kiew—Woronège, qui se trouve à une distance de 90 verstes de Woronège (par la ligne Moscou — Kiew — Woronège). De la station Kastornoé, de la ligne Yéletz — Walouïki, un embranchement de jonction de 4 verstes et 250 toises transporte les voyageurs et les chargements à la station Kastornoé du chemin de fer Moscou—Kiew—Woronège. Dans le rayon de la station se trouvent 20 villages de paysans et à chacun de ces villages est presque toujours contigue une économie de propriétaire avec un total général de 22,609 arpents, dont 16,194 arpents appartiennent aux propriétaires. A 2 verstes de la station est situé le bourg important de Kastornoé où trois foires ont lieu annuellement du 5 Fèvrier au 1 Mars — foire aux chevaux; du 1 au 15 Août — foire au bétail et du 4 au 10 Décembre—foire aux manufactures et diverses autres marchandises. Entre autre, en 1898, la station Kastornoé expédia 600 chevaux. Malgré une situation si favorable au commerce l'activité commerciale de

la station est nulle (en 1898 la station n'expédia que 56,972 poudes de chargements et en reçut 75,012 poudes); le peu d'importance de cette station sous le rapport du commerce provient de ce que la plus grande partie des chargements sont expédiés et reçus préférablement par l'intermédiaire de la station



Viaduc au dessus du remblai du chemin de fer Moscou-Kiew-Woronège (au moment de l'essai des locomotives).

Kastornoé de la ligne du chemin de fer Moscou—Kiew—Woronège.

Trois verstes au delà de la station Kastornoé le remblai du chemin de fer, à la 111-ème verste, passe sur un viaduc, bâti au dessus du remblai de la ligne Moscou—Kiew—Woronège et 14 verstes plus loin, à la 126-ème verste de Yéletz, le train s'arrête à

Soukovnino—station de IV classe. Point de buffet. Cette station est située au milieu de seize villages et bourgs de paysans et d'économies de propriétaires plus ou moins considérables; au total, le rayon gravitant à la station, comprend 19,000 arpents, dont 14,300 appartiennent á des particuliers et 4,700 arpents aux paysans. En 1898 la station de Soukovnino expédia 290,161 poudes de chargements divers, dont 282,199 poudes étaient de céréales; l'arrivée consistait en 200,193 poudes de chargements différents. À 5 verstes de la station, à l'économie de Smitzky, au village Pétrowskoé, se trouve un moulin à vapeur, élaborant environ 150,000 poudes de farine de seigle et de froment. Six verstes au delà de la station, la voie du chemin de fer passe du district de Zemliannsk dans celui de Nijnédévitzk, du gouvernement de Woronège. Vu que le chemin de fer Yéletz-Walouïki traverse le district de Zemliannsk sur une étendue de 36 verstes, c'est le lieu de dire ici quelques mots par rapport à ce district.

Le *district de Zemliannsk* est situé dans la partie nord-est du gouvernement de Woronège et occupe un espace de 376,925 arpents avec une population de 203,169 habitants (99,800 hommes et 103,889 femmes). Le Don sert de frontière est à ce district, dont la surface est couverte de collines, qui est surtout élevée au milieu de l'aire et sous le point de vue géologique est fort curieuse dans son profil; au bourg de Enndovistché sa hauteur

absolue est de 635 pieds au dessus du niveau de la mer et au bourg de Goubariovo — 540 pieds. Toute l'aire du district présente des couches presque non interrompues de terre végétale compacte; c'est pourquoi, vu la fertilité du sol, l'agriculture est l'occupation principale de ses habitants; l'élevage du bétail y est moins développé que dans les autres districts du gouvernement de Woronège. Presque toute la population du district consiste de Grands-Russiens d'origine et professe la religion orthodoxe. Le chef-lieu du district est *Zemliannsk*, situé à 45 verstes de la station Soukovnino dans une vallée, au confluent des rivières Zemliannka et Wissliy-Kolodèze. En 1657, d'après un ukase du czar Alexeï Mikhaïlovitch, c'est ici que furent installés les vieux soldats; cette colonie s'agrandit bientôt par l'arrivée d'émigrés d'autres lieux, surtout des «tcherkass», c'est à dire de Petits Russiens, qui émigrèrent au pays de Woronège d'au delà du Dnièpre en 1652 (voir page 52 de la livraison actuelle du «Guide») et en 1663 cette colonie reçut le nom de ville de Zemliannsk. En 1668 il y fut bâtie une fortification de bois avec tours et passages souterrains, entourée d'un fossé profond; actuellement il n'y a plus aucune trace de cette fortification. A l'organisation du gouvernement, en 1708, Zemliannsk fut annexé au département de marine de l'ex-gouvernement d'Azow, et à la division des gouvernements en provinces, en 1719, il fit partie

du gouvernement de Woronège. Il y a six faubourgs attenant à la ville: Soldatskaya, Khméliova, Pouchkarnaya, Spasskaya, Khoklatzkaya et Pokrowskaya. La population de Zemliannsk est de 8,313 habitants (3,907 hommes et 4,406 femmes). Les armes de la ville portent cinq cailles volantes, en champ d'or. Ainsi que la ville de Zadonnsk, Zemliannsk et son district appartiennent au rayon du commerce de céréales de Yéletz.

Passant à la 11-ème verste au delà de la station de Soukovnino la *plateforme Alissowskaya*, le train, à la 146-ème verste de Yéletz, s'arrête à la station de IV classe *Gorchétchnoé* qui forme le point le plus élevé du chemin de fer Yéletz-Walouïki—c'est le point de partage des bassins du Don et du Donetz Septentrional. Après un parcours de 14 verstes le long du point de partage des eaux, la voie du chemin de fer, à la 159-ème verste de Yéletz, à la halte de Rogowoé, descend, par une déclivité continue sur un parcours de 15 verstes, dans la vallée du fleuve Oskol, en face de la ville de Stáriy Oskol. La station de Gorchetchnoé est située parmi toute une série (37) de colonies, d'économies de propriétaires, de fermes et de bourgs, parmi lesquels, à 7 verstes de la station, est le bourg de Soldatskoé, où se trouve une grande distillerie appartenant au feld-maréchal Gourko. La station de Gorchetchnoé, en 1898, expédia un total général de 156,881 poudes de chargements divers, dont

120,082 poudes de céréales; l'arrivée, pour la même année 1898, de marchandises diverses était de 84,026 poudes. A 24 verstes de cette station est la ville de district *Nijnedévitzk*, du gouvernement de Woronège. Il n'y a presque pas de données historiques sur cette ville, on sait seulement qu'à l'organisation de la lieutenance de Woronège, en 1779, il fut fait ville de district d'une propriété de paysans appelée Nijnia Dévitza, au lieu de la ville supprimée de Kostennsk (voir les détails sur cette dernière ville dans la 1-ère livraison du «Guide» pages 112—113), qui ne pouvait être le centre du district, vu son proche voisinage de Woronège. Quant à la fondation de Nijnedévitzk on ne peut le rapporter aucunement plus tôt qu'au XVII siècle ou à la première moitié du XVIII siècle. Nijnedévitzk est resté ville de district du gouvernement de Woronège à sa défalcation du gouvernement de Slobodsko-Ukraïnnsky en 1797 ainsi qu'à l'édition des états du gouvernement de Woronège en 1803. La ville est située sous 51°32′ de latitude nord et 8°4′ de longitude est, sur un versant à pente douce de la rive droite de la Dévitza, au lieu de l'embouchure dans cette rivière, du même côté, de la rivière Yassennka; la route postale de Woronège à Koursk passe à travers Nijnedévitzk. La ville est de peu d'importance et ne contient que 2,426 habitants; elle a une verste environ de long et 400 toises de large. Il y a une place au centre de la

ville où se trouvent la cathédrale, les bâtiments des tribunaux et les boutiques de manufactures, de denrées coloniales et de quincailleries; de la place divergent 12 rues et ruelles misérables—et voici, lecteur, en quoi consiste la ville de Nijnedévitzk.

A 10 verstes au delà de la station Gorchetchnoé la voie du chemin de fer passe du district de Nijnedévitzk, qu'elle parcourt sur une étendue de 23 verstes (de la 133-ème à la 156-ème verste), dans celui de Staro-Oskolsk, du gouvernement de Koursk. Le *district de Nijnedévitzk* est situé dans la partie ouest du gouvernement de Woronège. Occupant une aire de 3,289 verstes carrées, avec une population de 168,582 habitants, ce district appartient aux parties les plus élevées du gouvernement; l'aire du district est traversée par un point de partage des eaux, d'où prennent leurs sources les rivières et les fleuves qui coulent dans toutes les directions: au nord—les affluents du fleuve Sossnà, à l'est—ceux du Don, à l'ouest et au sud—les affluents de l'Oskol; ce point de partage commence au district de Timesk, du gouvernement de Koursk et s'étend le long de la rive droite de la Dévitza jusqu'à la rive droite du Don. Le sol du district consiste, principalement, en terre végétale, très fertile; du règne minéral on n'y trouve que les grès, le long de la Dévitza (système calcaire) et l'argile bonne pour la poterie, surtout près du bourg de Khorochilovo (à 37 verstes de la ville, sur la rivière Kotla). Le

district actuel de Nijnedévitzk ne joua pas de rôle important dans l'histoire de la colonisation primitive du pays de Woronège; les postes militaires russes en amont de la rivière Potoudagne et d'autres, ne fondèrent aucune fortification importante et leur activité cessa aussitôt que furent fortifiées les rives de la Tikhaya Sossnà et que fut fondée la ville de Korotoyak. Ce qui témoigne encore de la colonisation tardive du district de Nijnedévitzk est, entre autre, le fait qu'ici il y avait moins de paysans de propriétaires que dans les districts septentrionaux. Les paysans - propriétaires, habitant le district, sont principalement originaires des districts voisins des gouvernements de Woronège, Koursk et Orel, mais on trouve aussi parmi eux des émigrés d gouvernement de Tchernigow et d'autres gouvernements éloignés. La plus grande partie de la population sont des Grands-Russiens; il n'y a que 2,360 menages petits-russiens.

Passant à la 159-ème verste la voie d'évitement *Rogowoé*, située dans une belle localité boisée et descendant durant 15 verstes une déclivité considérable par des sîtes pittoresques de la vallée du fleuve Oskol, le train s'arrête, à la 174-ème verste de Yéletz à la plus importante station de la ligne du chemin de fer Yéletz-Walouïki, à la station de II classe

Stariy Oskol. Buffet-panier et buffet-hôtel, thé, café et boissons spiritueuses; salons de toilette pour

dames et pour messieurs, salle de I et de II classes et salle séparée pour les voyageurs de III et de IV. Outre le bâtiment des voyageurs, dans le rayon de la gare se trouvent 7 maisons d'habitations, une remise de machines à 9 locomotives et de petits ateliers y attenant; à la station appartiennent 2,461 toises de voies de rails et 16 aiguilles de translation.

L'activité commerciale de la station est fort importante, car, outre la ville il y a dans le rayon gravitant à la station de Stariy Oskol 39 points habités qui y envoient près d'un million de poudes de céréales. D'après les données de 1898 la station de Stariy Oskol expédia, dans le courant de l'année 1,075,816 poudes de chargements divers, dont 899,564 poudes étaient de céréales. Des grandes économies de propriétaires, se trouvant dans son rayon, est remarquable celle du comte Orloff-Davidoff de 6000 arpents, à 25 verstes de la station, près du bourg de Saltikovo.

A 2 verstes de la station, sur la rive élevée du fleuve Oskol, dans un site fort pittoresque, est situé le chef-lieu du district du même nom la ville de *Stariy Oskol*, du gouvernement de Koursk. Actuellement cette ville compte 16,662 habitants (8,058 hommes et 8,604 femmes) il y a dans la ville 195 maisons de briques et 664 de bois, 6 églises orthodoxes, 1 progymnase de demoiselles, 1 école urbaine du district, 1 école écclésiastique et 1 école de paroisse sous la direction du clergé, 4 fabriques

de cire, 3 tanneries, 2 fabriques de tabac qui élaborent du tabac russe feuilleté de qualité inférieure, appelé «makhorka», que ces fabriques reçoivent du district Staro-Oskolsky, où la culture du tabac est fort développée; 2 fondoirs, 1 savonnerie, 1 fabri-



Chemin de fer dans la vallée du fleuve Oskol.

que de cierges, 1 usine de fer de fonte et 1 fabrique de potasse. Un personnel de 106 ouvriers travaille à ces 15 fabriques et usines, dont la force productrice est évaluée annuellement à la somme de 220,621 roubles (d'après les données officielles). Outre les bâtiments des institutions administratives et municipales communs à toute ville de district

russe, il y a à Stariy Oskol: 1 banque communale de la ville, 1 pharmacie, 1 hôpital des états provinciaux et 4 médecins, dont les adresses sont connues de la pharmacie.

Fiacres:	De la gare à la ville et vice versa . . .	40 cop.
	Une course dans la ville	15 „
	Une heure de course	30 „

Hôtels et auberges de Sémine, rue Kourskaya, maison Gratchow; du même propriétaire, rue Ouspennskaya, maison Méchkoff et maison Timoféew. Les meilleures chambres pour voyageurs se trouvent près de la station des fiacres.

La ville de Stariy Oskol est situé sur les fleuves Oskol et Oskolétz et se trouve sous 51°18′ de latitude nord et 55°29′ de longitude est, à une distance de 161 verstes de Koursk. Les armes de la ville portent: dans la partie supérieure de l'écusson les armes de la ville du gouvernement—Koursk et dans la partie inférieure l'écusson est divisé en deux: l'un des côtés porte un fusil en champ pourpre, l'autre—une charrue d'or en champ de verdure. Dans l'ukase, donné à ce sujet, il est dit: «Les armes de la ville sont composées de la sorte, vu que ses habitants, d'anciens guerriers, s'occupent de l'agriculture lorsque le service militaire ne les reclame pas, c'est pourquoi les armes de la ville de Stariy Oskol contiennent l'instrument de guerre uni à celui de l'agriculteur soigneux». (Voir Premier Recueil

Complet du Code des Lois de la Russie, vol. XX № 14,964).

Le *passé de la ville de Stariy Oskol* est peu connu. Dans la «Description de la lieutenance de Koursk, dressée sur des données succintes ancien-



Vue générale de la ville de Stariy Oskol.

nes et nouvelles, recueillies par Serge Larionow, procureur du Tribunal Suprême de la dite lieutenance, imprimée à Moscou à l'imprimerie particulière de Ponomariow, en 1786. Autorisée par un ukase», il est dit ce qui suit: «Oskol Stariy. La dite ville, avant l'organisation de la Lieutenance de Koursk, était du ressort du gouvernement de Biel-

gorode et nommément dans sa Province. Cette ville fut bâtie à l'époque de la reconstruction de Koursk, il y a deux cents ans; on ne peut fixer d'année plus précise, car tous les documents et papiers relatifs à la fondation de la ville furent brûlés lors du grand incendie de 1711». Il est connu que le district actuel de Starooskolsk formait jadis partie d'un «champ sauvage» et jusqu'au dernier quart du XVI siècle servait de «grand'route»; il se nommait grand'route de Kalmious—le long de la rive gauche de l'Oskol, et grand'route d'Izioume—le long de là rive droite du fleuve; cette dernière route débouchait sur la grand'route Mouravsky et s'unissait à la grand'route de Kalmious, près du fleuve Sossnà dans les confins du gouvernement d'Orel. Ces lieux étaient depuis longtemps connus des Russes, vu que dans les «Annales de l'inventaire d'Ipatsk» page 431, il est question du fleuve Oskol dans la description de la campagne contre les Polowtzy. Depuis l'invasion des Mongoles ce pays resta pour longtemps dévasté et désert. En 1506 (voir Actes de la Russie Occidentale, II, №№ 6 et 200) il est de nouveau question d'Oskol, quoiqu'on ne sache pas si ce nom se rapporte à la ville ou au fleuve du même nom. A la première moitié du XVII siècle les Petits Russiens émigraient en foules des confins du pays de Kiew («Kiewstchina») dans les vastes et fertiles terres situées sur les bords des fleuves: Worskla, Psiol et du Donetz Septentrional

et des rivières: Oudaï, Merlo, Boromela, Kolomak, Oskol, Aïdare et sur d'autres affluents de la Worskla et du Donetz Septentrional s'élèverent de nombreuses colonies, fermes et villes. De la sorte on peut dire avec plus ou moins d'assurance qu'Oskol fut habité depuis cette époque. En 1617 les Lithuaniens incendièrent Oskol et le voyévode Skouratow reçut l'ordre de reconstruire la ville. En 1628 l'incendie, qui commença par la cathédrale, extermina la ville de fond en comble. En 1658, lorsque la ville Czariow-Alexeïew changea ce nom pour celui de Noviy Oskol, l'Oskol, dont il est question ici, fut nommé Stariy Oskol. Le 18 Décembre 1708, à la division de la Russie en 8 gouvernements, Stariy Oskol fut annexé au gouvernement de Kiew et dans la division de ce dernier en provinces la ville de Stariy Oskol fut défalquée à celle de Sewsky. Le 23 Mai 1779 Stariy Oskol fut nommé ville de district de la lieutenance de Koursk, et le 31 Décembre 1796, le 24 Juin et le 29 Août 1802 il fut laissé ville de district du gouvernement de Koursk.

De la station Stariy Oskol la voie du chemin de fer tout le reste du parcours (136 verstes) jusqu'au point final de Walouïki suit la pente gauche du fleuve Oskol, en partie par le terrain du débordement des hautes eaux (verstes 176—178, 232—234, 244—245, 247—249—254), en partie le long d'un versant escarpé (verstes 255 et 256); tout le reste du parcours, s'éloignant du fleuve, le remblai du che-

min de fer passe par une place élevée du versant de la vallée fluviale. Suivant la vallée du fleuve Oskol, la ligne du chemin de fer traverse ses affluents suivants: Oublou, à la 180-ème verste; Kotiol, à la 188-ème; Okougne, à la 208-ème, Bélègnekaya, à la 238-ème; Sazagne, à la 288-ème; ensuite vient toute une série de ravins transversaux et enfin, traversant, à la 309-ème verste, par un pont de 30 toises de long, l'affluent de l'Oskol-Walouï, s'approche de la station Walouikï-Balachovo, du chemin de fer Kharkow. Voyons ce qu'il y a de curieux à ce second et dernier tronçon du chemin de fer Yéletz-Walouïki, à partir de la ville Stariy Oskol à Walouïki.

A 22 verstes de Stariy Oskol le train s'arrête à la station de IV classe *Golostéewka*. Point de buffet. La station est située au milieu de toute une série (38) de fermes, hameaux, villages et économies de propriétaires qui procurent à la starion un nombre important de céréales à expédier. En 1898 cette station expédia un total de 319,810 poudes de chargements divers, dont 276,828 poudes de céréales. A une demi verste de la station il y a un grand moulin à eau au village de Kazatchiok et à 2 verstes, à la ferme du propriétaire Kouvchinnikow, se trouve une grande distillerie à vapeur. Vu qu'à 8 verstes au delà de Goloftéewka le chemin de fer passe du district de Starooskolsk dans celui de Novooskolsk, il est nécessaire de dire quelques mots sur

ce dernier district que le chemin de fer Yéletz—Walouïki traverse sur une étendue de 48 verstes.

Le *district Starooskolsky* se trouve aux confins est du gouvernement de Koursk; il est entouré par les districts suivants: au nord et au nord-ouest-district de Timesk; au sud-ouest-district Karotchannsky; au sud-district de Novooskolsk; à l'est le district Starooskolsky confine à celui de Nijnedévitzk, du gouvernement de Woronège. Par rapport à sa superficie le district peut être divisé en deux parties-est et ouest. La partie ouest est la plus élevée (800—900 pieds de hauteur absolue), s'étend le long du point des partages des eaux des bassins du Dnièpre et du Don et possède une surface assez onduleuse; la partie est du district, comparativemeut à celle de l'ouest, est basse (600 pieds) et se distingue par une surface plus plane; c'est par cette dernière partie du district que coule le fleuve Oskol qui prend sa source au district de Timesk et traverse la partie ouest du district de Starooskolsk du nord au sud. L'aire du district est de 284,440 arpents et sa population de 148,044 habitants (72,993 hommes et 75,051 femmes). L'occupation principale des habitants est l'agriculture; en ces lieux les tendances agricoles sont les plus fortes et ce n'est qu'à défaut de lot de terrain concédé ou en cas de la stérilité extrême du sol que les paysans tâchent de suppléer leur déficit en prenant à ferme des terres ou en recourant à d'autres métiers qui n'ont rien de commun à l'agriculture.

La station *Tcherniannka* de IV classe, située à 20 verstes de Goloftéewka, est la première au district Novooskolsky, du gouvernement de Koursk et occupe une place importante sur la ligne du chemin de fer Yéletz-Walouïki par le mouvement commercial de ses chargements; ainsi, en 1898, il fut expédié de cette station le total de 708,961 poudes de chargements différents, dont 548,091 étaient de céréales; l'arrivée des chargements, pour la même année, était de 337,013 poudes. Outre toute une série de villages et d'économies de propriétaires d'un total général de 36 points qui gravitent à la station, il y a dans ce rayon beaucoup d'usines différentes: ainsi à 1 verste et demie de la station, au bourg de Tcherniannka, il y a un grand moulin à eau qui moud annuellement jusqu'à 400,000 poudes de grains; un moulin tout pareil se trouve à 8 verstes, au bourg de Gniloé; ensuite, à 12 verstes, au bourg d'Olchannka, à l'économie du prince Troubetzkoy, il y a un moulin à vapeur pour le moulinage du froment et une distillerie, élaborant annuellement jusqu'à 250,000 seaux de vin; enfin, à 12 verstes, au bourg de Prilépy et à 20 verstes, au bourg de Khologne, les paysans s'occupent, sur une très vaste échelle, de la préparation de pelisses de bisquains. Douze verstes, avant d'atteindre la station Tcherniannka, la voie du chemin de fer pénètre dans les confins du district Novooskolsky, qu'elle traverse sur une étendue

de 50 verstes (jusqu'à la 254-ème verste à partir de Yéletz).

Le *district Novooskolskv* est situé à l'angle sud-est du gouvernement de Koursk et occupe une aire de 2,811 verstes carrées ou de 292,793 arpents avec une population de 159,355 habitants (79,873 hommes et 79,482 femmes). Tous les affluents du fleuve principal du district pénètrent dans les confins du district de Novooskolsk de l'ouest: Olchannka, Kholagne et Kholok; tout le littoral est de l'Oskol est dénué d'affluents; l'unique rivière Ousserdetz, qui prend sa source près du village de Nikolsky, coule dans la direction est, au gouvernement de Woronège. Compativement aux localités entourant ce district, situées au nord et à l'ouest, l'aire du district de Novooskolsk paraît plane; la hauteur moyenne de la partie ouest a environ 110 toises de haut et la partie est du district est un lieu bas sablonneux le long de l'Oskol, sur une étendue de 10 verstes de large et consistant en terre végétale plus loin, dans la direction est. Le littoral du côté droit de l'Oskol est excessivement pittoresque; les bords de l'Oskol sont pour la plupart boisés et possèdent des forêts (le chêne, le tilleul, l'érable, le frêne) qui croissent sur les versants de la rive escarpée, qui atteint quelquefois jusqu'à 40 toises au dessus de la rivière; des rochers de craie blanche, coupés à pic, s'élèvent verticalement et blanchissent parmi la verdure touffue et sombre des chênes et

du reste de la végétation. Sous le rapport géologique l'importance principale, par le rôle prépondérant qu'ils jouent dans le district Novooskolsky, appartient aux sédiments de la craie; dans la partie nord du district, aux environs de l'Orlik, de l'Olchannka et de Tcherniannka il n'est pas rare de voir se forjeter, presque à la surface de la terre, la craie blanche et les marnes argileuses qui l'accompagnent. Quelquefois on y trouve du gypse, de l'ocre et des veines de fer sablonneuses. Dans l'angle nord-ouest du district, dans les environs de Jstobny, Skorodny, Olchannetz, est surtout typique le développement des couches sablonneuses. Le sol du littoral du côté droit de l'Oskol se distingue par la fertilité de sa terre végétale où se trouvent de vastes plantations de pastèques et des champs de tournesols.

L'activité des fabriques et des usines du district de Novooskolsk s'exprime en 895 fabriques et usines, dont 2 distilleries, 8 huileries, 151 poteries, 66 tanneries et 17 grands moulins à eau. L'isolement dans lequel se trouvait le district de Novooskolsk, loin des grandes voies de chemin de fer, lui faisait mener une vie retirée et rendait le débit de ses marchandises fort coûteux. Actuellement le long des confins sud du district passe le chemin de fer Balachovo-Kharkow et le 10 Septembre 1897 fut inaugurée la ligne Yéletz-Walouïki, qui est décrite présentement, ce qui, certainement, ne peut rester sans

influence sous tous les rapports, sur le développement de ce district. Parmi les métiers dont s'occupent les paysans du district est surtout important celui de la production de bottes, principalement au bourg Wéliko-Mikhaïlowka, à 20 verstes de Noviy Oskol; des autres métiers sont surtout développés ceux de forgeron, de menuisier, de tonnelier, de tanneur, de charron, de pelletier, de faiseur de pelisses, de bonnetier, de coffretier, de fabricant d'huile, de savonnier, de charron, de potier, de fondeur de cire, de fabricant de tamis, de quenouilles et de la colle. Il y a dans le district: églises orthodoxes 52, écoles de paroisse sous la direction du clergé 36, écoles populaires du ressort des états provinciaux 35, de sorte que sous le rapport de l'instruction le district Novooskolsky occupe la seconde place parmi les 13 districts du gouvernement de Koursk. A 22 verstes de la station Tcherniannka et à la 238-ème verste de Yéletz, est situé

Noviy Oskol—station de III classe. Chambres de toilette pour dames et pour messieurs; buffet-panier, thé et boissons spiritueuses. Outre le chef-lieu du district au rayon de la station gravitent 28 bourgs et villages de paysans et 9 économies de propriétaires; dans une de ces économies, à celle de Maslowsky, située à 40 verstes de la station, près du bourg de Troïtzk, se trouve une distillerie à vapeur pour l'épuration de l'esprit de vin d'un produit annuel de 200,000 seaux d'esprit de vin. L'activité

commerciale de la station, selon les données de 1898, s'exprima par l'export de 1,323,700 poudes de chargements divers, dont 700,352 poudes étaient de céréales; l'arrivée des chargements consistait en 429,915 poudes. La gare des voyageurs est située au bout de la ville de Noviy Oskol; le «Guide» peut donner les notices suivantes concernant cette ville, à laquelle un fiacre, à raison de 20 cop la course, transporte le voyageur dans l'unique auberge de la ville appelée «Noméras Anndréeva» où l'on peut également se procurer à dîner. Ainsi donc *la ville de Noviy Oskol*, du gouvernement de Koursk, chef-lieu du district du même nom, est située sous 50⁰ 46′ de latitude nord et 50⁰ 32′ de longitude est, au sud-est de Koursk, au confluent de la rivière Belègnekaya (Beliy Kolodèze) dans l'Oskol, sur une rive basse et sablonneuse. A quelques verstes de la ville se trouvent de superbes forêts de chênes; la ville est entourée de tous côtés de terrasses élevées, atteignant une hauteur de 75 à 80 toises et de collines de 20 toises de haut; la ville même est bâtie dans une place basse, fort insalubre. Prenant en considération que cette ville comptait 1,387 habitants en 1786 et qu'en 1897 (le 28 Janvier, lors du récensement d'un jour de toute la Russie) il y en avait 2,762, on peut se faire, sur ces données, une idée du développement précaire de la ville. Il y a 88 maisons de briques et 171 de bois, 2 églises en maçonnerie; 1 savonnerie, 1 huilerie et 2 tan-

neries expriment l'activité des fabriques et des usines de la ville; 1 progymnase de demoiselles, 1 école de district, 1 pharmacie, 1 hôpital des états provinciaux et 2 médecins complètent les conforts intellectuels et physiques de la ville, qui possède une seule grande rue (Bélonaberègenaya) et 17 petites rues et ruelles...

Passé de Noviy Oskol. La localité dans laquelle se trouve la ville de Noviy Oskol forme la partie sud-est, le confin le plus éloigné du gouvernement de Koursk. Durant plusieurs siècles ce pays n'était qu'un désert traversé par les tribus de divers peuples nomades. Les traditions des annales témoignent que les Russes, guerroyant avec les Polowtzy, s'approchèrent du fleuve Oskol. Igor Swiatoslavovitch, dans sa campagne contre les Polowtzy en 1185, «vint au fleuve Oskol et y attendit pendant deux jours l'approche de son frère Wsévolode, qui marchait de Koursk par une route différente». En 1191 «les Olgovitchy marchèrent de nouveau contre les Polowtzy et atteignirent le fleuve Oskol». Ces deux témoignages historiques sur l'arrivée «à Oskol» confirment l'opinion que les Russes ne purent s'y fixer stablement. Et c'est facile à comprendre pourquoi. En ces lieux passaient «les grand'routes», par lesquelles les Tartares et autres «ennemis» faisaient irruptions dans les confins de la Russie. Plus tard, sous le règne de Jean IV le Terrible, lorsqu'un soin tout particulier fut pris des postes de sentinelles,

une ville (Stariy Oskol actuel) fut fondée sur les sources du fleuve Oskol. A partir d'ici, le long du fleuve Oskol, furent bâties des postes de sentinelles et, protégés par eux, des colonies commencèrent à se fonder en ces lieux. Le 20 Février 1647 l'ordre fut donné au dapifer prince Basile Lwoff et aux doyens des streltzy: Polteff, Baskakoff, Lawroff et Kostiayeff de fonder «pour se défendre, des invasions des Tartares une ville nouvelle» qui fut nommée Czariow-Alexeïew, pour le distinguer d'une autre ville Czariow (Borissoff), également située sur l'Oskol. En 1655 la nouvelle ville changea ce nom pour celui de Noviy Oskol. L'histoire subséquente de Noviy Oskol ne se distingue en rien de celle des autres villes voisines, fondées dans des buts stratégiques: Noviy Oskol servait de chaînon dans la chaîne des fortifications qui défendait l'Etat Moscovite des invasions des Tartares. Durant les années 1675—1680 cette ville fut maintes fois dévastée par les Tartares. En 1708 Noviy Oskol, parmi 56 autres villes, fut annexé au gouvernement de Kiew et en 1779 fut nommé ville de district du gouvernement de Koursk. Les armes de la ville sont: dans la partie supérieure de l'écusson—les armes de la ville de Koursk; dans la partie inférieure — trois grands poissons appelés «wirézoubes», «qu'on ne prend que dans l'Oskol et qui ne se trouvent dans aucun autre fleuve».

Dans les *environs* de Noviy Oskol, au bourg de

Kholka (à 15 verstes de la ville) il y a des cavernes, restes d'un couvent supprimé en 1765 qui avait nom de: couvent Préobrajennsky de Kholkow, aux alentours de Noviy Oskol. Ces cavernes et l'église qui s'y trouvait jadis sont restées intactes et gardent jusqu'à présent leur état primitif; elles présentent une copie exacte, en petit, des cavernes des couvents de Kiew· Cette ressemblance prouve en quelque sorte que les constructeurs des grottes de Kholkow avaient connaissance de celles de Kiew, et il est fort probable que ces constructeurs étaient quelques moines de la confrérie des monastères de Kiew. L'endroit où se trouvent les cavernes de Kholkow forme la première saillie d'une montagne elevée qui doit avoir environ 40 toises au dessus du niveau de la mer et pas moins d'une demi-verste de long. Le sol de la montagne est cretacé et ce n'est que la couche du sol supérieur qui est de terre végétale, d'un tchétvert d'épaisseur. Un cimetière de paroisse est depuis longtemps fait du terrain qui entoure les grottes et dernièrement, losqu'on creusait un fossé autour du cimetière, le sol à l'entrée des cavernes, à plusieurs archines de profondeur, se trouva être de la même craie morcellée que celle que les constructeurs des cavernes emportaient de l'intérieur des grottes. Sur l'ordre de l'ex-évêque de Koursk, Serge, la chapelle qui se trouve à l'entrée des grottes est renouvelée et élargie et à l'intérieur, à deux toises de l'entrée, est faite une voûte

en maçonnerie. Sur la colline élevée, voisine des cavernes, on voit les ruines d'une fortification d'un ancien poste de sentinelles, d'où se déploie une vue très vaste d'un terrain, qui a pour le moins, 25 verstes de circonférence. Cette fortification donne lieu à supposer que ce n'étaient pas seulement les aspirations à un éloignemeut complet du monde et de ses vanités qui avaient poussé les ascètes-constructeurs à se retirer sous la terre et à y vivre enterrés, mais probablement aussi des causes extérieures telles que invasions et dévastations des Tartares, qui auraient poussé ces hommes, venus en ces lieux, à chercher un abri et un réfuge dans ces cavernes profondes, dont l'entrée extérieure ne présentait rien de particulier et ne se distinguait presque pas d'un simple enfoncement de la montagne.

A 24 verstes de la station de Noviy Oskol, à la 262-ème verste de Yéletz, le train s'arrête à la station de IV classe *Bibikovo*, à 8 verstes de laquelle et à la 254-ème verste de la voie, le chemin de fer passe du gouvernement de Koursk dans celui de Woronège, déjà connu du lecteur du «Guide»; les détails sur le district de Birioutche, dans lequel se trouve la station de Bibikovo, le lecteur trouvera aux pages 98 et 99 de la II-de, présente, livraison du «Guide». L'activité commerciale de cette station s'exprime principalement par l'export des céréales, dont en 1898 il fut expédié 205,853 poudes du total général de 325,794 poudes de l'export de

chargements différents; l'arrivée des chargements ne consistait qu'en 14,233 poudes. La station Bibikovo est située au bourg de Staro-Ivanowka, et à 10 verstes se trouve la grande économie (4,323 arpents) de Michel Mikhaïlovitch Bibikow en l'honneur de qui la station fut nommée; dans cette économie il y a une huilerie à vapeur. Ensuite des 20 points habités (fermes, bourgs, colonies et économies de proprietaires), gravitant à la station, se distingue l'économie du prince Youssoupoff (8,000 arpents), à 24 verstes, au bourg de Wessioloé; à 3 verstes, à l'économie de Borkow, il y a un grand moulin mécanique à eau.

La station suivante, après Bibikovo, sera celle de *Wolkonowka*, de IV classe, située également au district de Birioutche et qui expédie, comme la station précédente, principalement des céréales, dont il fut expédié en 1898, 451,168 poudes du total de l'export général de 520,482 poudes; l'arrivée des chargements pour la même année était de 120,534 poudes. Dans les environs de la station Bibikovo sont 39 économies de propriétaires, villages, hameaux et bourgs, parmi ces derniers se distingue celui de Wolkonowka, situé près de la station, de 10,000 habitants, 3 églises, 1 huilerie et 1 usine de fer de fonte. A 8 verstes de Wolkonowka, à la 279-ème verste de Yéletz, est la *plateforme Monastirsky*, située dans le voisinage d'un couvent de religieuses et qui se trouve déjà au district de

Walouïsk, du gouvernement de Woronège; pour les détails sur le district de Walouïsk voir pages 94 et 95 de cette livraison. A 13 verstes de la plate-forme Monastirsky est l'avant-dernière station de la ligne du chemin de fer Yéletz-Walouïki, *Prinntzéwka* — de IV classe, qui expédia, en 1898, 280,676 poudes de chargements différents, dont 96,093 poudes de céréales; l'arrivée des chargements divers pour la même année était de 13,646 poudes. Il y a une grande huilerie au bourg de Zamarionowo, à 2 verstes de Prinntzéwka. Des 16 points habités, gravitant à cette station, est remarquable le bourg de Palatovo, ex-ville Palatow fondée en 1670; de cette ville au fleuve de Tikaya Sossnà s'étendait un rempart de terrassement qui fut fait pour se défendre des invasions des Tartares. Actuellement il y a dans ce bourg 574 menages et 3,789 habitants, 2 églises et 6 foires avec un virement total de 100,000 roubles par an. Dix-huit verstes au delà de Prinntzéwka, à la 310-ème verste de Yéletz, le train s'arrête au point final du chemin de fer Yéletz-Walouïki—à la station et à la ville de Walouïsk, les détails sur laquelle se trouvent aux pages 92 — 99 de la II-de livraison du «Guide».

Nous terminons par la description du chemin de fer Yéletz-Walouïki la présente II-de et avant-dernière livraison du «Guide», édité par la Société des chemins de fer du Sud-Est pour les lignes de la

Société. Dans la III-ème et dernière livraison de ce «Guide» le voyageur curieux trouvera la description détaillée du rayon de 960 verstes, traversé par les lignes des chemins de fer Orel-Griazy et Griazy-Tzaritzine, appartenant à la Société des chemins de fer du Sud-Est.

Fin de la II-de livraison.



INDEX.

Изданіе Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.
Edition de la Société des chemins de fer du Sud-Est.



Протяжение главныхъ путей съ вѣтвями Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ
Longueur des lignes principales avec les embranchements des chemins de fer du Sud-Est.

1. Козлово-Воронежско-Ростовская линія Kozlow-Voronege-Rostow	888 верстъ verstes
2. Грязе-Царицынская линія Griazi-Tzaritzine	708 верстъ verstes
3. Орловско-Грязская линія Orel-Griazi	291 верста verstes
4. Харьково-Балашовская линія Kharkow-Balachow	849 верстъ verstes.
5. Донецкія линіи: Lignes du Don:	
a) Лисичанскъ-Дебальцево. Lissitchansk-Debaltzevo	102 версты. verstes.
b) Дебальцево-Миллерово Debaltzevo-Millerovo	177 верстъ. verstes.
c) Дебальцево-Хацапетовка Debaltzevo-Khatzapétovka	12 верстъ. verstes.
d) Дебальцево-Зверево. Debaltzevo-Zvérovo	145 верстъ. verstes.
e) Попасная-Никитовка Popasnaïa-Nikitovka	50 верстъ. verstes
f) Боково-Хрустальнская. Bokovo-Khroustalinskaïa	26 верстъ. verstes.
6. Елецъ-Валуйская линія Jeletz-Valouiki	313 верстъ verstes
7. Восточно-Донецкая линія Vostotchno-Donetzkaïa	302 версты verstes.

Всего существующихъ главныхъ путей съ вѣтвями 3863 версты
Longueur totale des lignes existantes principales avec les embranchements 3863 verstes.

Протяженіе проэктированныхъ линій
Longueur des lignes projetées

Елецъ-Графская Jeletz-Grafskaïa	143 версты verstes.
Лиски-Таловая Liski-Talovaïa	56 верстъ. verstes

Всѣ линіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ одноколейныя, за исключеніемъ Лисичанскъ-Попасная, Дебальцево-Попасная, Попасная-Никитовка, Шахтная-Ростовъ, Залегощь-Архангельская, Россошное-Хуторок и Борисоглѣбскъ-Грибановка, которыя въ два пути.

Toutes les lignes des chemins de fer du Sud-Est sont à une voie, excepté les lignes: Lissitchansk-Popasnaïa, Debaltzevo-Popasnaïa, Popasnaïa-Nikitovka, Chakhtnaïa-Rostow, qui sont à deux voies.

Картогр. зав. А. Ильина, С.П.Б.